



Институт по изучению проблем морского права
при Академическом Институте Гуманитарного Образования
(Санкт-Петербург)

А.С. Скаридов

Адмиралтейское и морское право зарубежных стран

Учебное пособие



Akademius

Санкт-Петербург

2018

ББК 34
УДК 67.404
С42

Скаридов А.С. Адмиралтейское и морское право зарубежных стран. Учебное пособие / Институт по изучению проблем морского права. СПб: Academus, 2018. 173 с.

Скаридов Александр Станиславович – заведующий кафедрой международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова, доктор юридических наук, профессор.

Адмиралтейство право» охватывает широкий круг вопросов. Эта область права имеет свои собственные правила, касающиеся юрисдикции и процедуры. Классически, адмиралтейское право сложилось в Англии и развивалось как обособленная отрасль включающая не только материальные, но и процессуальные нормы. Вместе с тем, страны практикующие континентальную правовую традицию развивали морское право на основе формирования специальных норм, основанных на римском, а позднее на коммерческом праве. В этих государствах сложилось “Maritime law” лежали и продолжают развиваться нормы материального права. Перечень вопросов, которые регулируются в обоих правовых традициях примерно одинаков и включает такие проблемы, как регистрация судов, предоставление права плавания под своим флагом, понятие и регламентация действия судового экипажа, правовое регулирование морского страхования, буксировки, лоцманской проводки, спасения, ограничения ответственности, морских залогов и т.д. В настоящей книге автор делает попытку раскрыть особенности действия Адмиралтейского права в США, Великобритании и странах Британского содружества наций, а так же Морского права, изначально практикующих континентальную правовую традицию.

Учебное пособие предназначено для студентов обучающихся по направлению 40.03.01 Юриспруденция.

СОДЕРЖАНИЕ

Глава I.	
Исторический очерк становления и развития Адмиралтейского права	4
Глава II.	
Основы международного морского права	14
Глава III.	
Морская правовая регионалистика	47
Глава IV.	
Морского права государств, не имеющих выхода к морю.	162

Глава I.

Исторический очерк становления и развития Адмиралтейского права

По мере продвижения морской торговли из Средиземноморья на север и запад были составлены Законы Висбю (Висби), Законы ганзейских городов и Законы Олерона – «три якоря на которых покоится современная структура адмиралтейства». Свитки Олерона явились первым кодексом морского права составленным за пределами Средиземного моря (на о-ве в Бискайском заливе). Они стали ядром морского законодательства Англии, Франции, Шотландии, Фландрии, Пруссии и Кастилии; Законы Висбю были во многом копией Свитков Олерона. По сей день на Законы Олерона ссылаются в судах США.

Меморандум Свитка Адмиралтейской книги, озаглавленный "Fasciculus de Superioritate Maris", датированный 12 годом Эдуарда III (т.е. 1339 г.), указывает на то, что юстиции короля вынуждены были консультироваться относительно верного исправления и продолжения форм судопроизводства, установленных дедом короля и его советом, в целях утверждения превосходства Короны над морями Англии, и правах должности адмирала в этой связи, с целью исправления, пояснения, провозглашения и поддержания законов и статуты, изданных королями Англии, его предками, для того чтобы утвердить мир и правосудие между людьми всех наций, проходящими по морям Англии, и наказать правонарушителей, и возместить убытки пострадавшим, "которые законы и статуты, - продолжает Меморандум, - были лордом Ричардом, некогда королем Англии, по возвращении из Святой земли, исправлены, пояснены и провозглашены, и были опубликованы на острове Олерон, и были названы на французском языке (Gallica lingua) la ley Olytroun".

Многие споры вызвала среди авторов точная конструкция заключительной части этого Меморандума, поскольку несомненно, что король Ричард I не посещал остров Олерон, возвращаясь из Святой земли. Видимо, текст был несколько профильтрован защитниками превосходства Короны Англии над т.н. Морем Англии, и что истинные сведения, извлекаемые из слов Меморандума состоят не в том, что Приговоры Олерона были опубликованы королем Ричардом I на о. Олерон, на пути из Святой земли, но в том, что король Ричард I, возвращаясь в Англию, санкционировал те Приговоры, которые были ранее опубликованы на Олероне, как правила, подходящие для соблюдения адмиралами его флота для наказания преступников и возмещения убытков, причинившихся в море.

Остров Олерон предоставил серьезный контингент великой флотилии, отосланный во второй год правления этого короля в Святую Землю, и среди пяти командующих этим

флотом был Вильям де Форц с Олерона, которого король утвердил одним из юстициариев своего флота. После возвращения из Святой земли Ричард Львиное Сердце официально утвердил с некоторыми дополнениями кодекс Олерона и в Англии. Части этого кодекса в XV столетии были включены в содержание так называемой «Черной книги» Адмиралтейства (Black book of the Admiralty). Она была утеряна в конце XVIII столетия, но к счастью в 1874 году была случайно обнаружена в одном из старых адмиралтейских сундуков. «Черная книга» частично записана на французском языке, который тогда был официальным языком судопроизводства в Англии. Начальная часть этого документа датируется временем правления Эдуарда III. Последующие дополнения сделаны во времена королей Генриха IV, Генриха V, Генриха VI.

То, что Законы Олерона использовались в Англии до Доклада королевских судей от 13-го года Эдварда III, обосновано уже самим текстом доклада. В Архивах Лондонского Сити существуют два манускрипта – копии Законов Олерона, написанные шрифтом, предшествующим эпохе Эдварда II. Liber Memorandum, например, Корпорации Лондона, сохранившаяся в Зале Записей Палаты Гильдий, содержит разнообразные старинные ордонансы и хартии, ни одна из которых не моложе 15-го года Эдварда II. И среди них, непосредственно предшествуемая некоторыми хартиями Вильгельма Завоевателя, записанными на саксонском и латыни, копированными, как указано, в 1314 году, находится копия Законов Олерона, озаглавленная "La Charte D'Oleron des jugmentz de la mier".

Ордонанс короля Иоанна Безземельного, упомянутый в 25 статье Раздела С «Черной книги», предполагает применение Законов Олерона в Англии во время правления упомянутого короля. Действительно не может быть сомнений, что Ордонанс короля Иоанна предполагает существование законного разрешения в это время капитану корабля продать часть груза, чтобы покрыть необходимые расходы на корабль, и что таковое разрешение сохранилось бы за капитаном, если бы Законы Олерона были приняты в Англии перед Ордонансом в этом вопросе. Но возможно, что право капитана корабля в таких обстоятельствах основано на Обычае моря, по отношению к которому Законы Олерона – лишь кодификация, и что капитан не нуждается в гарантировании никаким действительным законом его права на продажу части товара ради продолжения плавания. То, что Свитки Олерона были приняты как Закон в морских судах Англии после 12 года правления Эдуарда III ясно из текста приговоров, выносившихся мэром и бейлифами Бристоля, и удостоверенных ими у лорда-канцлера. В одном из этих приговоров на Закон и Обычай Олерона ссылаются для обоснования обязательства капитана корабля защищать груз от покушений команды, и приговор был дан в соответствии с этим Законом в пользу истца.

Из 34 статей в части С Черной книги, предшествующих Ордонансу короля Джона, изданному в Гастингсе на втором году его правления, первые 24 несомненно должны расцениваться как идентичные самой ранней версии Приговоров Олерона. Что касается происхождения этих приговоров, среди авторов существуют разногласия. Ошибочные утверждения изошли от Селдена и его последователей, дословно интерпретировавших Меморандум в *Fasciculus de Superioritate Maris*. Нельзя совершенно игнорировать, что Меморандум воплощал традицию правления Эдуарда III, согласно которой Законы Олерона получили что-то вроде формального признания в Англии еще во времена короля Ричарда I, при его возвращении из Святой Земли. Но нет необходимости доказывать предположение, что Ордонансы были сделаны самим Ричардом I на Олероне по дороге домой из Святой земли, поскольку это утверждение не согласовывается с твердо установленными фактами, и не соответствует очевидному характеру самих Свитков, которые свидетельствуют скорее о том, что они приговоры, чем ордонансы. Скорее эти приговоры были результатом судебных разбирательств на острове. Еще до того, как остров перешел во владения Британской короны посредством брака Элеоноры, дочери и наследницы Гийома, герцога Гиенского, и Генриха II Английского, герцоги Гиени дали общине Олерона некоторые привилегии, среди коих привилегий было, что прудоммы общины исполняют судебную власть в морских вопросах и разбирают их в суде мэра, согласно обычаям моря, и купеческим и морским обычаям. Существуют ясные сведения, что таковое правосудие претворялось в жизнь общиной Олерона в XIV в.

Во Франции эти законы впервые упомянуты в ордонансе Карла V (1364 г.), разрешающем кастильцам торговать в портах Лёра и Гарфлёра в Нормандии. Их дела должны были судиться «по обычаям Лерона». В Кастилии Свитки Олерона были приняты Альфонсом X в XIII столетии, как корпус позитивных законов для уложения споров по морским делам, и что судьи могли обращаться к этим законам и кастильские морские законы в Сiete Партидас (свод законов Кастильского королевства, начатый в 1256 г. законченный в 1266 г.) в целом соответствуют Свиткам.

Свитки Олерона стали в XIII – XIVвв. одним из основных морских законов Западной Европы, будучи включены в государственные законодательные системы и представляя собой один из весьма ранних образчиков достаточно подробного письменно фиксированного международного частноправового регулирования.

1. Во-первых, если один человек назначен капитаном судна, и судно принадлежит многим партнерам, и отправляется из своей страны и прибывает в Лондон 267) или в другое место, и зафрахтовано для плавания в иноземную страну, капитан не может продать судно, не имея прокурации или лицензии владельцев. Но если он нуждается в деньгах для корабельных

расходов, он может продать что-либо из груза (takelyng) 268), буде на то согласие матросов 269) судна. Таков приговор.

2. Судно стоит в гавани и ожидает фрахта 270) и времени отправки, капитан должен собрать совет своих спутников (фр. – компаньонов) и сказать: «Товарищи, как вам нравится эта погода?» Некоторые скажут, что она не хороша, пусть минует 271). Другие скажут, погода хороша и годится. Капитан должен согласиться с большинством, либо в противном случае, если судно погибнет, он обязан возместить стоимость, как она оценена, если будет чем. Таков приговор.

3. Если судно потерпит крушение где бы то ни было, матросы обязаны спасти большую часть товаров корабля, и в таком случае капитан обязан выдать им их плату, чтобы они могли сойти на берег, если они спасли достаточно для того, чтобы он мог это сделать. И капитан может доверить спасенные товары под клятву какому-либо честному человеку. И если он не может им помочь так, он не обязан вознаграждать их, но они теряют свою награду, когда будет потерян корабль. И капитан не может продать груз (takelyng) судна, если 272) он не имеет прокурации или лицензии владельцев. Но он обязан поместить его в надежное место до времени, когда он узнает волю владельцев, и он обязан сделать все действительно возможное, и если он не поступит так, он обязан возместить ущерб, если имеет чем. Таков приговор.

4. Также, если судно отправляется из Бордо или другого места нагруженным, иногда случается, что оно терпит кораблекрушение, и большая часть товаров 273), которые могут быть там, спасена, между купцами и капитаном – раздор и куцы требуют свои товары от капитана. Он может получить фрахт за ту часть путешествия, которую сделал, кеннинг за кеннинг 274), если судно совершило путешествие по намеченному курсу, если это удовлетворяет капитана, и если капитан может восстановить свой корабль, в случае, если корабль может быть легко починен, а если нет, он может нанять другой корабль для завершения плавания, и капитан должен получить свой фрахт, как если бы он спас товары 275).

5. Если судно отбывает из какого бы то ни было места, загруженное или нет, и прибывает в другое место, моряки обязаны не уходить с корабля без отпуска от капитана, поскольку если корабль погибнет или пострадает в каком-либо происшествии, они должны быть задержаны для возмещения ущерба. Но если корабль находится в месте, где он закреплен двумя или тремя якорями, они могут быть свободны без разрешения капитана, оставив некоторых моряков для присмотра за кораблем и товарами. И они должны вернуться ко времени на корабль, и если они задержатся, то они обязаны возместить ущерб, если имеют чем. Таков приговор.

6. Моряки связаны со своим капитаном, и никто не может сойти (с корабля) без разрешения капитана и напиться пьяным, и устраивать шум и драку так, чтобы кто-то из них был ранен, капитан не обязан обеспечивать их излечение или обеспечивать выплату долгов, но он может выгнать их с судна по своей воле [и нанять других на их место, и если что-либо стоит больше, чем моряк вытратил, он обязан заплатить, если капитан найдет вещи, принадлежащие ему]. Но если капитан послал их куда-либо для пользы корабля и они были ранены или ограблены, то они должны быть вылечены за счет судна. Таков приговор.

7. Если случается, что какой-либо моряк заболевает на корабле, совершающем службу, для коей предназначен, капитан обязан отпустить его с корабля, и найти жилье для него, и найти для него свет, как то свечу, и предоставить ему парня с корабля, чтобы заботился о нем, или нанять женщину для присмотра, и обязан предоставить ему такое же мясо, какое тот имел на судне, то есть столько, сколько он потреблял, будучи здоровым и не больше, если того не пожелает капитан. И если он желает иметь изысканное мясо, капитан не обязан давать ему таковую, кроме как за его деньги. И если корабль готов отчаливать, он не обязан ждать его, и если он поправляется, то имеет свой наем в оплате и вычет того, что капитан потратил на него. И если он умрет, то его жена или следующий родственник, или друг должны получить это за него. Таков приговор.

8. Также корабль, зафрахтован, чтобы идти в Лондон 276) либо еще куда-нибудь, и случилось ему попасть в бурю, и он не может спастись иначе, как если не извергнет товары, капитан обязан сказать: «Товарищи, надлежит выбросить эти товары, чтобы спасти корабль», и если будет какой-либо купец, который ответит и пожелает противного исторжению товаров по своим причинам и не согласится, капитан тем не менее обязан не разрешить, но выбросить столько, сколько он посчитает нужным, при том, что он и третья часть его спутников поклонятся на Святом Евангелии когда они прибудут в нужное место своей разгрузки, что он сделал это для спасения самого судна и что прочие товары, которые все еще в нем, и вина, которые были выброшены, должны быть окуплены стоимостью спасенного, и когда они будут проданы, [выручка] должна быть распределена фунт к фунту между указанными купцами, и капитан обязан разделить и позаботиться о судне или фрахте на свой выбор, и для восстановления повреждений, моряки должны получить свободную тонну 277), и всякий прочий должен получить долю по заслугам, и если он не повел себя как хороший человек, то не получит ничего из привилегии. И купцы могут обвинить капитана за это по его клятве. Таков приговор.

9. Может случиться, что капитану придется обрубить свою мачту из-за погоды, но он обязан собрать купцов, которым принадлежит товар, если кто-либо из них там будет, и сказать: «Мачту необходимо срубить ради спасения корабля и товаров» и это будет разумно

и правильно. И иногда следует обрубить отдельные канаты и оставить анкеры и ротеры 278) для спасения корабля и товаров; все эти предметы возмещаются фунт к фунту. И если Бог даст кораблю разгрузиться в безопасности, купцы должны заплатить каждый свою долю без пререканий, либо продать, либо прицениться, даже если товары уже вне судна; и если корабль был в урагане (?) и капитан страдает по причине их споров и [корабль] получил течь, он не обязан участвовать в затратах [на ремонт], но получает свой фрахт, как если бы трюмы были полны. Таков приговор.

10. Когда судно прибывает благополучно к месту разгрузки, капитан должен показать купцам снасти, которыми все было скреплено, и если они того требуют, возместить. Поскольку, если груз уменьшился по причине плохих креплений либо снастей, капитан и матросы должны заплатить купцам, и капитан должен потом заплатить, так как он берет разгрузку на себя, и разгрузка должна быть завершена в первую очередь для покрытия расходов, и остальное должно быть распределено между ними. Но если снасти порвались без того, чтобы капитан показал их купцам, они обязаны возместить ущерб; но если купцы сказали, что снасти надежные и добрые, а они порвались, каждый из них должен быть в доле ущерба, что касается зерна, и купцы, которые владеют только вином, и капитан и матросы. Таков приговор.

11. Судно, загруженное в Бордо, либо еще где-то, и должно отправиться в плавание с винами, и капитан и его матросы плывут не туда, куда должно, и плохая погода застигает их в море таким образом, что погрузка (takelyng) разрушается, или сносит с палубы тонну или бочку, корабль безопасно прибывает к разгрузке, купцы говорят капитану, что по его вине груз вина был потерян. Капитан говорит: «Нет» и если он поклянется, и трое, или четверо, или полдюжины его матросов, либо любой из них по выбору купцов, [подтвердит], что вино было потеряно не по их вине, и не из-за их погрузки, как утверждают то купцы, они должны молчать. Но если они не поклянутся, то обязаны предоставить свою долю, либо часть груза. Таков приговор.

12. Капитан нанимает своих матросов и обязан содержать их в спокойствии, и предлагать быть их судьей, и если кто-либо говорит, что его товарищ солгал, имея хлеб и выпивку за столом, должен заплатить четыре пенса; и если кто-либо солжет капитану, платит восемь пенсов; и если капитан лжет кому-либо, также платит восемь пенсов; и если капитан ударит (smyte) кого-либо из своих матросов, матрос обязан вытерпеть первый удар, будь он кулаком, либо открытой ладонью, но если он ударит еще раз, то можно защищаться; и если матрос ударит капитана, платит пять шиллингов или теряет кулак. Таков приговор.

13. Каждый корабль зафрахтованный в Бордо или в любом другом месте и приходит прямо к месту разгрузки, и загружен наполовину, тоннаж и малые лоцманы – слуги купцов.

Обычай Бретани таков, что все кого они возьмут после прохождения мимо острова Бас 279) и будут местными лощманами; и они из Нормандии и Англии с тех пор как пройдут Гарнси 280) и они из Шотландии с тех пор как пройдут Гарнси [и они из Фландрии с тех пор как пройдут Кале, и они из Шотландии с тех пор как пройдут Ярмут]. Таков приговор.

14. Если раздор случился между капитаном корабля и матросами, капитану следует отобрать полотенце у матроса перед тем как выставить его, и если матрос предлагает извиниться с согласия товарищей, тех, что за столом, но капитан не желает, а прогоняет его, матрос может следовать за кораблем к месту разгрузки и должен получить там такую же плату, как если бы он проделал этот путь на корабле, возместив вред по приговору своих товарищей. И если так случится, что капитан берет не такого хорошего матроса, как этот, и корабль из-за этого поврежден, то капитан обязан восстановить корабль и товары, если будет способен. Таков приговор.

15. Может так быть, что корабль стоит на якоре на рейде, и другой корабль прибыл с моря, и из-за небрежного управления ударил корабль, стоящий на его пути, так что корабль поврежден ударом, который ему дал другой корабль, и вино пролито с обеих сторон, то потери должны быть оценены и поделены пополам между судами, и вина, потерянные на указанных кораблях, также между купцами, и капитан корабля, который ударил другой, должен поклясться на Книге 281), и с ним его купцы, что он сделал это не по своей воле. Причина, по которой был вынесен такой приговор такова, чтобы старый корабль умышленно не стоял на пути лучшего, а достаточно далеко, что бы не повредить его, но когда он знает наверняка, что должен будет делить пополам, то уберется совсем с пути. Таков приговор.

16. Два корабля или больше стоят в мелкой гавани, и один из якорей лежит возле другого корабля, капитан указанного корабля должен сказать: «Капитан, поднимите ваш якорь, он слишком близко от нас и может причинить нам вред». И если они не перенесут якорь, то капитан и матросы, которые могут пострадать, могут поднять его и установить дальше от себя, если другие от этого не пострадают, но если это принесет вред, то другие могут поставить его на место, и если случится, что они не привязали к нему буй, и если он нанес вред, то они устраняют повреждения все вместе; и если они лежат в сухой гавани, они должны поставить знаки на свои якоря, так чтобы их было видно над водой. Таков приговор.

17. Матросы Бретани должны получать не больше одного пайка в день, по коей причине они получают выпивку по прибытии и отбытии, а нормандцы должны иметь два пайка на кухне, поскольку имеют только воду за корабельный счет. И когда судно у берега, матросы получают вино для питья и другое по решению капитана. Таков приговор.

18. Если судно прибыло для загрузки в Бордо или любое другое место, капитан должен сказать своим спутникам: «Товарищи, желаете ли вы зафрахтоваться сами 282), или

позволить зафрахтовать судно?». Это, следовательно, должно быть на их усмотрение. Они должны ответить, что они будут делать; если они за фрахт корабля, то должны получить то же, что и корабль должен получить, и если они хотят фрахтовать корабль самостоятельно, они должны зафрахтовать его настолько разумно, чтобы корабль не задержался. И если так случится, что они не найдут фрахта, капитан не виноват и ему следует показать им их «плату» (fare) 283) и может установить каждому из них вес их груза, и если они будут лежать на тонну в воде, то они могут взять тонну вина, и если случится сброс в море, тонна воды должна быть за тонну вина, либо за другие товары, фунт за фунт, посредством чего матросы могут помочь себе в море 284). И если случится, что они фрахтуют его вместе с купцами, то такой фрахт как имеет матрос, должен иметь и купец. Таков приговор.

19. Корабль прибывает на разгрузку, матросы получают свою плату, некоторые будут там такие, которые не имеют ни кровати, ни сундука на корабле; капитан может удержать при себе их плату, пока корабль не прибудет на место, где они сели на него, если они хорошенько не попросят обставить их плавание. Таков приговор.

20. Также капитан корабля нанимает своих матросов в городе, так, что некоторые плывут за свой собственный счет и другие за его деньги. Случается, что корабль может не найти фрахта для пути туда, куда он должен идти, и они должны плыть дальше. Те, кто обеспечивает себя сам, обязаны следовать за ним, но тем, кто будет за его деньги, он обязан поднять плату, кеннинг за кеннинг и переход за переход 285), после предела их найма за плавание до определенного места. И если они идут ближе, чем это место, либо на столько, на сколько они были наняты, все разрешается, но они должны довести судно до того места, из которого отплыли, и оставить его на волю Господа. Таков приговор.

21. Когда корабль приходит в Бристоль или любое другое место, из того мяса, что на корабле, двое из матросов могут снести на берег кусок или полкуса, таких, как им бы отрезали на корабле, и столько хлеба, сколько они могут съесть за один раз, но не питье. И они обязаны поторопиться на борт опять, так как капитан не должен допускать простоя судна, поскольку если капитан понесет убыток по причине этого, они будут задержаны для оплаты. Либо если кто-то из их товарищей поранится из-за отсутствия помощи, их задержат чтобы лечить его и возместить по решению одного из матросов и капитана, и тех, кто за столом. Таков приговор.

22. Если капитан сдает свой корабль купцу и устанавливает определенный срок, за который купец должен погрузиться, и быть готовым к отплытию, и если купец не выполняет этого, но задерживает капитана и матросов на десять или пятнадцать дней, либо больше, иногда он теряет погоду и время по вине купца, то купец задерживается для возмещения капитану. И от такого возмещения, которое получает капитан, матросам следует получить

четвертую часть, а капитан – остальные три части, поскольку он оплачивает их издержки. Таков приговор.

23. Некие купцы или купец фрахтует корабль и снаряжает его в дорогу. Названный корабль вошел в гавань и стоит там так долго, что у них кончаются деньги. Капитан обязан спешно послать в свою страну за деньгами, но ему не следует терять погоду (или время – *агмоган*), потому что если он это сделает, то ему придется возмещать все убытки купцам. Но он может взять от вина и от купеческих товаров и продать ради своих запасов. И когда корабль прибывает к месту разгрузки, вино, которое таким образом взял капитан, должно быть оценено на уровне, на котором продано остальное обычным способом, и не больше и не меньше. И капитан обязан получить свой фрахт за вино, которое взял (286). Таков приговор.

24. Бакалавр – это лоцман корабля, и он нанимается для того, чтобы провести его в порт разгрузки; случается так, что в этом порту есть закрытая часть, где ставят корабли на разгрузку, капитан обязан обеспечить правильную постановку на якорь, чтобы купцы не могли потерпеть убытки, поскольку, если они потерпят, капитан обязан возместить, если он не может объяснить, почему он не должен. А причина такова, что лоцман уже выполнил свои обязанности, когда привел корабль в сохранности на место стоянки, то есть именно туда, куда он обязан был довести его, и с этого момента вся ответственность лежит на капитане и матросах. И таков приговор.

25. Далее, было предписано и установлено как закон и обычай моря, что если купец фрахтует корабль в любом каком бы то ни было порту, и корабль задерживается по любой вине капитана или лорда (фр. – *сеньора*) хозяина корабля, купец, который зафрахтовал корабль, может потребовать от капитана следующим образом: «Я требую, чтобы вы погрузили мое добро и мои товары на корабль». Если же капитан говорит, что отправление корабля задерживается каким-либо лордом, купец, зафрахтовавший корабль, может отказаться от договора и фрахта, а зафрахтовать другой корабль по своему выбору без обязательств какого-либо возмещения капитану, и если купец не нашел фрахта, он может потребовать от капитана возмещения ущерба, по причине того, что он не выполнил условий договора и фрахтовки, и капитан должен возместить ему ущерб. И таков приговор.

26. Далее, установлено как обычай моря, что если купец зафрахтовал корабль, чтобы погрузить вино в Бордо или еще где-либо, то купец может загрузить весь корабль до порта назначения без того, чтобы капитан или кто-то еще, кроме как с согласия купца, мог погрузить что-либо на борт, за исключением такой провизии, которая может быть необходима для плавания. И таков приговор в этом случае.

27. Далее, предписано и установлено как обычай моря что, если купец грузит вино на корабль, он может загрузить трюм бочками (*barrels*) настолько полно, насколько это может

позволить обоснованно капитан, без того, чтобы капитан, либо кто-нибудь еще, погрузил какую бы то ни было вещь на борт или же чинил какие-либо препятствия. То есть, на десять тонн – одну бочку, и так же по возраст-тающей. И таков приговор в этом случае.

28. Далее, установлено как обычай моря, что если матросы были наняты за счет фрахта, каждый из них должен иметь тонну, свободную от [чужого] фрахта; и если корабль не заработает никакого фрахта, и если матрос ошибется и не выполнит своих обязанностей во время плавания, он не получает доли, и в этом купцы могут взять клятву с капитана. Капитану надлежит получить фрахт за вина и товаров, выброшенные за борт, так же как и на то, что спасено, на случай если его фрахт либо корабль, по выбору капитана, должны пойти на возмещение убытков. И таков приговор в этом случае.

29. Предписано как обычай моря, что если купец фрахтует корабль и грузит его вином, матросам кажется, что купец должен по праву дать им в каждом месте, куда они прибывают и каждый день по двойному угощению, кувшин вина, или два, или три кувшина; матросы по праву закона не могут требовать чего-либо, но купец может дать им в своей учтивости, что он пожелает. Таков приговор в этом случае.

30. Далее, предписано и установлено как обычай моря, что если купец фрахтует корабль, капитан должен предоставлять купцу каждый день кухню, если купец требует того от капитана, и более того, если корабль загружен винами, капитан должен найти ему парня, чтобы смотрел за винами купца с такой же тщательностью и так же часто, как если бы то были вина капитана. И таков приговор в этом случае.

31. Предписано быть обычаем моря, что если корабль прибывает в запланированный порт разгрузки, и корабль остается там загруженным двадцать один рабочий день, капитан может выгрузить [вина и другие товары] на набережную, и капитан может приказать и снарядить одного из своих матросов для купца, чтобы присматривал за винами и другими товарами, пока не наступит то время, когда капитан получит свой фрахт. И таков приговор в этом случае.

32. Предписано и установлено как обычай моря, что когда случится, что им пришлось выбросить груз с корабля, хорошо записано в Риме, что все товары и грузы, содержавшиеся на корабле, должны быть возмещены по фунту за фунт, и если на корабле больше, чем одна чаша серебра, она должна быть возмещена, и если там только одна такая чаша, если она не использовалась за столом для прислуживания матросам. Одежда и полотно, не порезанные и не носившиеся, как одежда, все должны быть возмещены. И таков приговор в этом случае.

33. Лоцман берется провести корабля в любой порт и так случилось, что он обманул надежды, и корабль погиб (к ущербу купца), он обязан возместить ущерб как владельцу

корабля, так и купцам; что обеспечивает, то что лоцман не возьмет на себя обязанность лоцманского дела, не имея хорошего и полного знания как с Божьей помощью осуществить и завершить пилотаж.

34. Установлено как обычай моря, что если корабль потерян по вине лоцмана, матросы могут, если они хотят, отправить лоцмана на бушприт (windlass) 287) или в любое другое место и отрубить ему голову, и не обязаны отвечать за это перед каким бы то ни было судьей, поскольку лоцман совершил высшую измену предпринятому им лоцманскому делу. И таков приговор.

35. Далее, предписано в Гастингсе 288) быть законом и обычаем моря во времена короля Иоанна, во второй год его правления, по совету его светских лордов, что если [лейтенант короля либо адмирал короля, либо его] лейтенант в любом плавании, назначенном Общим Советом королевства, встретился в море с любыми кораблями либо судами груженными либо пустыми, которые не уберут и не приспустят паруса по команде королевского лейтенанта, либо королевского адмирала, либо его лейтенанта, но окажут сопротивление флоту, и если их можно будет захватить, к ним отнесутся как к врагам и их корабли, суда и товары будут захвачены и конфискованы, как товары врагов, хотя бы капитаны либо владельцы их после и пришли и утверждали, что оные корабли, суда и товары – товары друзей нашего лорда короля, и что команда там будет наказана заключением в тюрьму их тел за их мятеж по усмотрению.

Глава II.

Основы международного морского права

С первой удачной попытки доставки товаров морем на иноземную территорию, точной даты которой теперь уже никто не назовет, мореплаватели начали формировать правила, с годами складывающиеся в обычаи, которые регулировали их взаимные отношения. Эти обычаи основывались на понимании естественной справедливости, учитывающей согласие в принимаемом решении одинаково свободными и независимыми одна от другой сторонами.

Исходной точкой для современного морского международного права послужили те принципы морских международных отношений, которые были следствием средневековой морской торговли и затем, постепенно совершенствуясь, достигли своего нынешнего развития.

История возникновения морского права

В истории возникновения и становления морского права мы выделяем следующие периоды его возникновения и развития:

- античный;
- период, охватывающий начало падения Западной Римской Империи (476 г.) до открытия Америки и морского пути в Индию (1492–1498 гг.);
- период от Английской революции XVII столетия до принятия Санкт-Петербургской Декларации 1899 г.;
- от Конференции мира в Гааге 1899 г. до Крымской (Ялтинской) конференции 1944г.;
- от создания ООН до применения силы НАТО в отношении Югославии;
- современный.

Античный период

Возможно, первые морские предания зародились в Индии, куда, в свою очередь, они были принесены финикийцами и китайцами. Древнеиндийские морские законы не были положены на пергамент и до наших дней не дошли. Правила, которыми пользовались древние арабы и финикийцы, были инкорпорированы в законы Карфагена; но время уничтожило их следы [10].

Признанной колыбелью морского права является Средиземноморский бассейн, где древнеиндийские и китайские предания достаточно быстро распространились и легли в основу древнейших морских кодексов.

Среди первых следует назвать морские законы Родоса, который долгое время был морской державой, и хотя до нас не дошли его памятники, однако, многие нормы «Родосского права» были включены впоследствии в римское законодательство.

Морские законы древней Греции дошли до нас в речах некоторых греческих философов и ораторов (в особенности Демосфена), через которые можно судить об их достаточной по тем временам полноте: здесь мы находим постановления о корсарстве, призах и репризах, подсудности морских споров специальным морским судам, распространение афинской юрисдикции на иностранцев, участвующих в спорах.

Морское право Древнего Рима (согласно преданию, Рим был основан Ромулом около 753 г. до нашей эры) также послужило основой многим морским обычаям. Римское предание лишено исторической достоверности, и точные подробности древнейшей истории Римской империи отсутствуют. Однако в том, что касается римского права, сохранилось достаточно исторических памятников, дающих более или менее ясную картину римской юриспруденции.

Для наших суждений о возникновении морского права важными следует отметить несколько обстоятельств, послуживших основой древнеримской юриспруденции:

1) в начальной стадии организация древнеримской цивилизации покоилась на родовом принципе, и поскольку на протяжении долгих лет род сохранял в Риме свое значение как союз религиозный, члены рода были связаны единством религиозного культа или сакральными (*sacra gentilitia*) правилами поведения;

2) первоначально международные отношения также находились в зависимости от норм сакрального права, однако, римляне довольно рано стали отделять право светское, человеческое (*jus humanum*) от права божеского (*jus divinum*);

3) отделение религиозных должностей от светских магистратур и упразднение сакрального права, по-видимому, явилось наиболее существенным элементом реформы, благодаря которой создался перевес государственной власти, давшей Риму в течение последующих столетий гегемонию в античной цивилизации.

Ромул, основывая город, который должен был впоследствии сделаться господином всего мира, изгнал из него торговцев; одни только рабы могли заниматься этим ремеслом, которое было объявлено недостойным гражданина. Однако этот запрет просуществовал недолго. Морскую торговлю, которая очень быстро нашла многих приверженцев потому, что стала источником значительных выгод, стали сопровождать особые договоры, отнесенные римлянами к специальной юриспруденции. Морским правом начали заниматься Преторы: они издавали декреты, эдикты, решения и т.д.

Международным это право не было, – римское владычество, распространившись на все берега Средиземного моря и прилегающих к нему морей, сделало его бессмысленным. На берегах Империи проживали подданные или вассалы одного и того же государя, все мореплаватели были одной нации и, следовательно, применяли одни только внутренние законы этого государя. «Предписания естественного закона по международному предмету, сделавшись бесполезными, находились в пренебрежении и вскоре были совершенно забыты. Это же было причиной того, что и положительное право не могло возникнуть, потому что не могло существовать, очевидно, никакого международного трактата в мире, находившегося во владении одной нации».

Из сказанного следует, что в эпоху Римской империи международное морское право, как сложившаяся отрасль науки, не существовала. Древние знали международный закон, как закон естественный, а право этого периода заключалось единственно только в нескольких обычаях, согласных с естественной справедливостью, хорошо известных и верно исполняемых всеми.

Законы о торговле и мореплавании, составленные по повелению императора Юстиниана, заключали в себе весьма небольшое число постановлений, касающихся морского права. Впоследствии эти законы сделались источником права, применяемого к иностранным кораблям, относящимся, в первую очередь, к кораблекрушениям, где строго воспрещалось разграбление имуществ, выброшенных бурей и грозивших смертной казнью всем, кто утаивал вещи, спасенные после кораблекрушения.

Явившись синтезом всего юридического творчества античного мира, римское право легло затем в качестве фундамента для правового развития всех, не только европейских, но и других народов, проживающих в бассейне Средиземного моря. Римская эпоха, как, впрочем, и вся эпоха рабовладения, относилась к морю как к «общей для всех вещи», не могущей находиться в чьей-либо собственности. Такого же мнения придерживались и правители Древнего Императорского Рима, потому в Дигестах Юстиниана мы находим, что «море открыто всем» .

Падение Западной Римской Империи (476 г.) до открытия Америки и морского пути в Индию (1492–1498 гг.)

Этот тысячелетний период начался с прекращения существования Римской Империи, которая в течение длительного времени держала в порабощении великое множество народов, проживающих на огромной территории. После смерти императора Феодосия I в 395 г. Римская империя распалась на две большие части. Рим сделался столицей Западной Империи, которая в 476 г. была захвачена и разрушена народами, населявшими окружающими ее провинциями, а ее восточные пределы получили впоследствии название

Византия. Ослабленная Восточная Империя, с трудом боровшаяся против всех своих врагов, редко посредством силы, почти всегда хитростью, коварством и даже вероломством умудрилась просуществовать почти тысячу лет, среди внутренних революций и внешних войн, теряя время от времени, свои провинции и, наконец, доведенная до того, что в ее владении остался один только город, который греки продолжали называть столицей мира. Взятие Константинополя султаном Сельджукских турок Магомедом II положило конец существованию этой Империи в 1453 г.

Народы, которые завладели провинциями Западной Империи, принадлежали к различным племенам; их законы, нравы, обычаи, религия, язык были весьма различны. Политический рисунок Европы также изменился: вместо единого государства, которое не нуждалось в международном праве, образовались независимые государства, поставленные перед необходимостью как-то между собой ладить. Но даже это новое обстоятельство не сразу привело к бурному развитию международного права.

Новые хозяева Европы были исключительно воины; всегда под ружьем, они не признавали другого права, кроме права силы. Они презирали одинаково искусства, науки, промышленность, торговлю и мореплавание. Правда, позволяли побежденным народам предаваться этим занятиям, но дух хищничества, беспрерывные бесчинства и постоянные войны, которые они вели и во время которых они одинаково разоряли как свои собственные владения, так и владения своего врага.

В то время как провинции древней Западной Империи оставались погруженными в варварство, Восточная Империя, хотя уже и расшатанная, продолжала содержать военные и торговые флоты, обеспечивающие существование торговли и промышленности. С другой стороны, некоторые итальянские города с самым живейшим жаром предались морской торговле и ... с большим искусством сумели пользоваться всеми представлявшимися случаями, чтобы развить свое мореплавание. Сделавшись маклерами, комиссионерами, фрахтовщиками торговли варварской Европы с Азией, они все последовательно поднялись на новую ступень экономического могущества.

Перечень морских законов этого периода времени, по-видимому, должен начинаться с кодекса византийского права, получившего название «Базилика» (примерно VII столетие), регулирующего в основном морскую торговлю на основе обязательных положений, утверждаемых императором [2, с. 40]. Далее следует упомянуть свод морских обычаев, применявшийся в итальянском городе Амальфи примерно в X столетии и получивший название Таблицы Амальфи (Table Amalfitaine), сборник решений морских консулов также итальянского города Трени (Trani), изданных, как полагают, в 1063 г. под заглавием «Ordo el consuetude maris». Как пишет Ф. Перельс «... тексты этих законов довольно долго (почти

столетие) использовались итальянскими мореплавателями, но до нашего времени не дошли, и однако, мы ссылаемся на этот исторический памятник, используя книги наших предшественников».

В 1099 г. крестоносцы, активно осваивавшие в тот период времени Ближний Восток, издали собственный свод правил под заглавием «Иерусалимские Ассизы» (*Assizes de Jerusalem*). Этот кодекс был разделен на две части: баронские ассизы (*les assizes des barons*) и мещанские ассизы (*les assizes de bourgeois*). В последних было достаточно много положений, относящихся к торговле и мореплаванию. По общему правилу мореплавателю надлежало основываться на обычаях, ассизы же применялись только к конкретным случаям, ими предусмотренными. Например, они содержали достаточно подробное описание отношений грузовладельца и хозяина судна, нечто подобное современному понятию фрахта, допускали передачу груза во временную власть капитану судна и делали ненужным сопровождение груза его владельцем. Кроме того, в ассизах были сформулированы правила оказания помощи потерпевшим кораблекрушение и необходимости возврата поднятых из воды товаров их владельцу.

Статуты Пизы были изданы в 1160 г. и содержали описание обычаев, которым необходимо была следовать мореплавателю, в том, что касается торговли. То, что теперь называется Марселем, когда-то было Фокейской колонией в южной оконечности Галлии. Несмотря на долгие годы римского владычества, Марсель никогда не переставал заниматься морской торговлей и имел один из наиболее ранних морских статутов, известных как Книга Марсельских статутов (*Statuts de Marseille*), изданная в 1256 г. Марсельские законы отличались своей умеренностью и справедливостью; однако, всегда грозили смертной казнью за разграбление имущества потерпевших крушение и за торговлю оружием с неверными.

Другой средиземноморский город – Венеция, хотя и имел могущественный, по тем временам флот, но, по мнению Отфейля, специального морского законодательства не имел вплоть до половины XIII столетия. Только в 1255 г. появился первый венецианский кодекс (*Capitulaire nauticum*), который в своих 126 статьях определял подробности регулирования контрактных обязательств в морской торговле.

1258 г. датирован и первый испанский сборник законов, изданный в Барселоне королем Иаковом I, который спустя два года был переиздан Альфонсом X (получив название «*Partidas*») и дополнен несколькими главами, посвященными морским проблемам.

К одному из первых сводов древних морских обычаев, изданных в 1100 г., относятся и Олеронские свитки (франц. – *Roles d'Oleron*), представлявшие сборник решений, вынесенных морским судом острова Олерона близ французского Бордо. Они долгое время

служили не только английским и французским мореплавателям, но и голландским морякам, поскольку аналогичный свод морских правил, изданный в городе Дамм во Фландрии (*jugement de Damme*) или положения Пурпурной книги города Брюгге, опубликованные во второй половине XIV столетия, представляли собой не более как буквальный перевод ряда статей Олеронских правил. Со временем, примерно к XIV столетию, одна версия Олеронских правил, обогащенная голландскими обычаями, получила название Правила Висби (голл. – *Lois de Wisby*), а другая – Амстердамские правила (голл. – *Les Coutumes d'Amsterdam, d'Enchuysen et de Stavern*).

Правила Висби, или Морские законы острова Готланда, представляли собой сборник, состоящий из трех частей, охватывающих как вопросы мореплавания и кораблекрушений, так и сохранности грузов и судебных процедур. По Коломбосу, они были изданы в Копенгагене на саксонском языке в 1505 г.

Наиболее примечательное собрание древних морских законов Англии содержалось в древней Черной книге Адмиралтейства, начатой поначалу в качестве сборника практических рекомендаций и справочных материалов, к которым прибегали Адмиралтейские суды еще начиная с царствования Эдуарда III (1327-1377 гг.) и которые продолжили вести и при Ричарде II (1367-1400 гг.) и в период правления Карла II (1163-0-1685 гг.) и в последующие годы.

Статьи и правила, содержащиеся в Черной книге, возникли из судебной практики приморских самоуправляющихся городов, которые имели собственные суды, применявшие с очень ранних времен нормы обычного морского права к английским и иностранным морякам и купцам.

Для государств Средиземноморского бассейна, в том, что касается мореплавания, весьма важную роль длительное время играл сборник морских правил и обычаев, имевший название Морской консулат (исп. – *Consolato del mare*), где можно было найти большинство норм и правил морского права, которые в свое время были приняты почти всеми средиземноморскими странами. Из норм, сформулированных в Консулате, особенного внимания заслуживает правило, по которому неприятельская собственность, находившаяся на нейтральном корабле, подлежала захвату. Хозяин нейтрального судна должен был отвечать на вопросы капитана военного корабля о наличии в числе своего груза предметов, принадлежащих противнику, и если он таковые имел, то должен был следовать за военным кораблем в тот порт, который был бы назначен военным кораблем, для того чтобы освободить его от товаров, подлежавших захвату; в случае отказа военному кораблю разрешалось атаковать нейтральное судно.

Отфейль цитирует статью 276 Консулата, которая гласит: «Если вооруженный корабль, идущий, или возвращающийся, или занимающийся корсарством, встречает купеческий корабль..., если взятый корабль принадлежит к числу дружественных, тогда как находящиеся на нем товары принадлежат врагам, то адмирал вооруженного корабля может остановить его и заставить принести к нему все то, что принадлежит неприятелям, с тем, однако, условием, что адмирал должен заплатить хозяину этого корабля весь фрахт, который этот последний должен бы был получить, если бы доставил груз по назначению.... Если хозяин корабля, несмотря на приказание адмирала, будет отказываться доставить неприятельские товары, находящиеся на его корабле в такие места, где взявшие его будут в безопасности, то адмирал может или сам пустить, или приказать пустить его ко дну, спасши предварительно людей, находящихся на корабле... Но надо знать, весь ли груз или большая его часть принадлежит неприятелю».

Несомненно, Консулат для своего времени был весьма полезным документом, чрезвычайно близок с практикой, поскольку составлялся, прежде всего, моряками, а с другой стороны, другое его достоинство в том, что он не был статичен и периодически пополнялся более современными обычными нормами. И хотя они не носили международно-правовой характер и даже не имели национально-правового статуса, многие из этих постановлений послужили прототипом французского ордонанса 1681 г. и последующих торговых кодексов ряда европейских стран. Пять книг французского *l'Ordonance pour la marine* от 1681 г. весьма подробно рассматривали вопросы морского права:

- Положение об офицерах Адмиралтейства и об их юрисдикции;
- Положение о морских чинах и о морских судах;
- Положение о морских контрактах и о морских обязательствах;
- О портовой полиции, о морских прибрежьях и о рейдах;
- О морской рыбной ловле [10, с. 21].

Все изданные начиная с XII века книги или постановления правителей тех или иных стран или городов-государств не имели силы международных норм и субъектами своих обязательных постановлений имели лишь своих подданных. Исключением являются Конвенции, направленные на устранение варварских обычаев в области мореплавания. Самые древнейшие трактаты по этому предмету восходят к XIII столетию. Один из них был заключен французским королем Людовиком IX с Венецианской республикой, другой – Трактат о торговле и мореплавании – был заключен в 1478 г. между английским королем Эдуардом IV и Максимилианом, герцогом Австрийским [10, с. 15].

Возникновение международного морского права как науки

Научные доктрины современного международного права стали формироваться в средние века и среди первых справедливо, пожалуй, назвать имя Н. Макиавелли (1469–1527), систематизировавшего в своих работах «Князь», «Рассуждения о первой декаде Тита Ливия», «Об искусстве войны и др.» взгляды на договорное право, а также войну и возникающие в связи с ней проблемы международно-правового характера [8, с. 99].

История научного осмысления и систематизации норм международного морского права неразрывно связана с периодом возникновения основных идей, сформировавших теорию межгосударственных отношений. Научное первенство установить здесь довольно сложно, но можно сослаться на некоторые имена, дошедшие до нас в опубликованных памятниках истории. Так, например, идеи, связанные с формированием концепции государственного территориального суверенитета, по-видимому, впервые были сформулированы в работах профессора теологии университета Саламанка (Salamanca) Франсиско Витториа (1480–1546)), а первые исследования основ договорного права относят к периоду расцвета абсолютизма и находят в исследованиях голландца Б. Айала (1548–1584), испанцев Д. Сото (1494–1560) и Ф. Суареца (1548–1617), итальянца А. Джентили (1551–1611) и француза Э. Крусэ (1590–1648) [4, с. 151, 152].

Начало научной систематизации норм морского права приходится на XVII-е столетие. Это был век невообразимо грозный, принесший многие великие и трагические события. Это был век протопopa Аввакума, патриарха Никона, Ришелье, Кромвеля, Английской революции, Смутного времени в России, век, когда жил еще Шекспир (в XVII веке был написан «Гамлет»); век, когда эпоха Ренессанса уже пережила свой кризис и чувствовалось приближающееся веяние иных, трагических перемен. И естественно, что именно этот век сумрачного Тинторетто был очень чуток, особенно чуток к тем его грандиозным страницам, которые, подобно фрескам, навсегда врезались в сознание и память человечества .

Одним из первых персонажей этого времени был голландец Гуго Гроций, получивший прозвище отца современного международного права.

Гуго Гроций (Grotius, de Groot) (1583–1645) – голландский юрист, государственный деятель и писатель признается во всем мире как один из основоположников государственного и международного права. В одиннадцать лет он стал студентом Лейденского университета, а в пятнадцать участвовал в посольстве, отправленном во Францию, ко двору Генриха IV. Некоторое время изучал право в Орлеане и, вернувшись на родину, занялся адвокатурой и научной деятельностью. Гроций рос, учился, формировался

как политик и ученый в период наиболее сложных отношений Датского королевства и Испании.

В то время как Испания бросала все свои силы на эксплуатацию своих американских колоний, другие европейские страны, и первой среди них Голландия, стали развивать трансокеанскую торговлю.

Борьба за свободу религий, первоначально послужившая началом войны с Испанией, превратилась со временем в экономическое и торговое соперничество. Война стимулировала морскую торговлю, судоходство, развитие первых мануфактур и колониальные экспедиции. Война сформировала целый корпус отважных мореплавателей, торговцев и привлекла в Голландию авантюристов всех мастей, не желавших служить испанской короне. За счет быстрого роста своих новых судоходных компаний датчане построили самый крупный торговый флот, вовлекший столько средств и интересов, что его владельцы стали влиять не только на трансокеанскую торговлю, но и на политику, желая видеть в ней инструмент защиты своих капиталистических интересов, выходящих далеко за рамки одной страны. Так зарождался империализм.

Кроме экономики, за годы войны произошли весьма серьезные социальные изменения в датском обществе. Класс мещан и ремесленников, известных как бюргеры (*burgerij*; англ. – *the burghers*), превратился в класс большинства. Для Нидерландов этот период времени по исторической значимости сравним с Английской революцией 1688 г., или Великой Французской революцией 1789 г. Это был период «тихой» революции, когда дворянство пыталось вырваться из-под испанского контроля, желая возвращения привилегий городам и провинциям. Однако Датская Республика управлялась олигархической верхушкой городских бюргеров, власть которых могла быть тем сильнее, чем интенсивней развивалась торговля и мореплавание.

За долгие годы разрушительное влияние войны вступило в явное противоречие с интересами экономики. И датчане, и испанцы хотели мира, но не могли найти компромисс, однако, перемирие (названное датчанами «*Het Bestand*») было установлено, что позволило каждой стороне заняться своими внутренними проблемами. Амстердам желал свободной и безопасной торговли с колониями Восточной Индии. Политические силы, поддерживающие эти устремления, стали группироваться около друга отца Гроция – Иоганна Олденбарневельта (*Johan van Oldenbarnevelt*), который многое сделал для воспитания и карьеры самого Гроция. Но была и оппозиция, которую возглавил принц Мауритс Оранский (*Prince Maurits*), желавший отторжения Южных Нидерландов.

В 1601 г. Гроций был назначен историографом Голландской республики, в 1607 г. – заместителем генерального прокурора – главным казначеем. Будучи приверженцем

Ольденбарневельда, он принял на его стороне участие во внутренних политико-религиозных распрах и в 1619 г. был приговорен к пожизненному заключению, однако, спустя два года бежал во Францию, где воспользовавшись предложением шведского канцлера А. Оксенштирна, перешел на службу к стокгольмскому двору в качестве шведского посла в Париже (1634 г.).

Г. Гроций одним из основных принципов права считал принцип безопасности (*societatis custodia*) и общежительности (*sociabilitas*). В их совокупности, он полагал, кроется существо естественного права, источником которого является здравый смысл. Божественное право, в его глазах, – право общее, относящееся ко всему человечеству, но он допускал еще специально божественное право, приложимое к одним израильтянам. Естественное право, по его мнению, отличается от позитивного права, божественного или человеческого, которое всегда произвольно [8].

И все же нельзя не отметить, что работы Гроция носили заданный характер. Уже начиная с истории борьбы с Испанией, написанной по заказу Ольденбарневельда, все его последующие работы оправдывали датские устремления на создание благоприятной общемировой морской торговой среды, необходимой для процветания голландских торговцев.

Каждый раз, цитируя древних авторов или приводя пример из прошлого, Гроций защищал и утверждал идеологию новой Датской республики. Свой наиболее известный трактат *Комментарий о праве добычи* (*Commentarius de jure praedae*) был им написан в 1625 г. как обоснование антииспанской доктрины исключительных прав последней на торговлю в Индии. А суждения одной из глав этой книги – «Свободное море» («*Mare liberum*»), в этих же целях обосновывавшие свободу мореплавания, составили основополагающий принцип современного морского права – свободу открытого моря [10].

Современная мораль и международное право, основанные на признании права каждого человека на обладание собственностью, на ее законное приумножение, в том числе и с помощью морской торговли, и обязанности государства охранять эти права, обеспечивая всеобщую безопасность, сложились не без усилий выдающегося голландца Г. Гроция, систематизировавшего обширные труды и материалы своих предшественников и угадавшего основополагающие ценности будущих поколений.

От Гроция ведут свое происхождение основные направления в дальнейшем развитии науки международного права – школа естественного права и позитивистское направление [8, с.101]. Представители первого (Самуэль Пуффендорф (1632–1694), Барбейрак (1674–1744) и др.) противопоставляли феодально-абсолютистскому произволу международных отношений абстрактные нормы «естественного права», основанные на воле

божества и природе человека, а представители второго направления (С. Рахель (1628–1691), Мабли (1709–1785), Мозер (1701–1785) и др.), критикуя естественно-правовую точку зрения, высказывались в пользу того, что подлинное право – это результат научного исследования, не зависящий ни от божества, ни от какой-либо философии.

Значительное влияние на развитие международного права оказали выдающиеся политические мыслители XVII и XVIII вв. Они выдвинули ряд важных прогрессивных для своего времени идей в области международного права, оказавших свое влияние и на становление современной доктрины морского права. Ян Коменский (1592–1670) выдвигал идею учреждения мирового суда, а Ж. Руссо (1712–1778) сформулировал принцип, в силу которого война должна рассматриваться как борьба между государствами, а не между гражданами.

Ч. Монтескье (1689–1755), наравне с уничтожающей критикой внешней политики абсолютизма, осмеивал современную ему теорию международного права как «науку, указывающую правителям, до каких пределов они могут нарушать справедливость, не задевая своих интересов. В своих работах он обосновывал необходимость запрета бесчеловечных средств ведения войны; осуждал рабство и порабощение пленных.

Крайности различных направлений породили в XIX в. компромиссное, так называемое историко-позитивное направление, наиболее видными представителями которого являлись Гефтер, Трипель и Лист – в Германии, Уэстлэйк, Филимор и Оппенгейм – в Англии, Бонфис и Фошиль – во Франции, Мур, Лоуренс и Уитон – в США.

Россия внесла крупный творческий вклад в развитие науки международного права и международного морского права. В России, еще задолго до Гроция, получил признание принцип свободы открытого моря. Заслугой России явилось, например, провозглашение вооруженного нейтралитета, ставшего в последствии общепризнанным, принципом защиты гражданского судоходства. На Аахенском конгрессе 1818 г. Россия выдвинула план международной организации по борьбе с негроторговлей. По инициативе России была принята международная Санкт-Петербургская декларация 1868 г. «О гуманизации сухопутной войны». Первая попытка кодифицировать нормы права сухопутной войны в целях смягчения ее жестокостей была сделана именно Россией, представившей проект соответствующей конвенции, который был положен в основу работ Брюссельской международной конференции 1874 г. Институт международных следственных комиссий своим возникновением обязан также России. Исключительно велика ее роль и в международной кодификации мирных средств разрешения споров, предпринятой в конце XIX в.

От Английской буржуазной революции до принятия Женевской Конвенции о раненых и больных военнопленных 1864 г.

Победа Английской революции явилась победой буржуазной идеологии над феодальной, она ознаменовала собой изменения во всех областях человеческой деятельности, способствовала развитию просвещения и устранения средневековых пережитков. Для морского права это был чрезвычайно важный период формирования и становления «адмиралтейского права», послужившего основой для морских законов большинства прибрежных держав, ставших практиковать впоследствии английскую правовую традицию. Кроме того, это был период начала трансформации обычных норм, сформировавшихся в области регламентации мореплавания, в нормы договорные.

Среди первых таких попыток дополнить сложившуюся к началу столетия практику применения морских обычаев договорными нормами, было принятие Декларации 1780 г. «О правах и обязанностях нейтральных государств во время морской войны», основные положения которой нашли свое дальнейшее воплощение в Парижской декларации 1856 г., подписанной Великобританией, Францией, Италией, Россией, Турцией, Пруссией и Австрией при заключении мира на Парижском конгрессе, созванном после Крымской войны (была принята впоследствии почти всеми морскими державами, включая Испанию, США и Мексику). Декларация была оформлена в форме многостороннего договора, в котором закреплялись четыре положения морского права, имеющих отношение к войне на море:

запрет каперства;

неприкосновенность нейтральных грузов на неприятельских судах (за исключением военной контрабанды);

неприкосновенность неприятельских грузов на нейтральных судах (за исключением военной контрабанды);

об эффективности блокады.

Полному утверждению принципа свободы открытого моря в международных отношениях способствовала победа французской буржуазии в революции конца XVIII в. (1791–1794 гг.), провозгласившей требование свободы морей в качестве одного из своих программных лозунгов. Принцип свободы моря был декларирован в ряде декретов Французской республики 1791–1794 гг. (девизом французских кораблей в то время было «Свобода морей, равенство прав для всех народов»). Французский Конвент также предпринял первую попытку издать первую декларацию о международном праве. Своим постановлением от 28 октября 1792 г. он возложил ее составление на аббата Грегуара (Gregoire). Его проект был представлен Конвенту в 1795 г., но это был не самый лучший

период для законодательного собрания Франции времен первой революции (1792–1795 гг.), и ему так и не удалось сделаться французским законом.

Крушение французской империи при Наполеоне значительно ослабило Францию как соперника Великобритании, и последняя в борьбе за господство на море предпочла опираться не на отжившие символы правовых воззрений эпохи феодализма, а на могущество британского военно-морского флота. Используя эту реальную силу, Англия перешла к установлению своего фактического господства на всех важнейших международных морских путях. Вскоре на морских просторах стали все активнее действовать также США: в зависимости от складывающейся ситуации то в качестве соперника, то партнера Великобритании.

Рассматриваемый период был периодом борьбы за господство на море, периодом обострения противоречий по таким кардинальным вопросам, как свобода мореплавания и рыболовства, ширина и правовой режим территориального моря и другие. Поскольку международные обычаи в области использования морей и океанов создавались на протяжении длительного исторического периода и ввиду того, что многие из них признавались лишь некоторыми государствами и не признавались другими, между государствами возникали споры и разногласия по вопросу о том, существует ли та или иная международно-правовая норма как общеобязательная. Постепенно стала ощущаться большая нужда в кодификации норм международного морского права, регулирующего вооруженную борьбу на море и правовое положение нейтральных стран.

В августе 1864 г. в Женеве состоялась конференция с участием официальных представителей 16 европейских стран, где была принята Женевская конвенция 1864 г. «Об улучшении участи больных и раненых воюющих армий на поле боя». Эта Конвенция, подписанная делегациями 12 стран, предусматривала нейтралитет персонала медицинских служб вооруженных сил и помогающих им гражданских лиц, гуманное отношение к раненым, а также утвердила интернациональную эмблему медицинского персонала.

Принятие Конвенции можно отнести к этапным событиям, поскольку до нее война регулировалась нормами обычного права и нормами, вытекающими из специальных двусторонних или многосторонних соглашений (о перемирии, об обмене пленными и т.д.).

Успехи в области гуманитарного права послужили толчком к заключению «мирных конвенций». В 1874 г. был подписан акт об учреждении Всемирного почтового союза, который установил свободный транзит писем и посылок через территории участников. В 1875 г. принимается Конвенция о телеграфном союзе, в 1884 г. – Конвенция по охране подводных телеграфных кабелей, в 1888 г. подписывается Конвенция о режиме Суэцкого канала и в 1890 г. заключается многосторонняя Железнодорожная конвенция.

Международное право стало необходимым регулятором уже вполне значительного объема международных отношений; был накоплен достаточно обширный нормативный массив и заложены начала межгосударственного «правосознания».

Гагская Конференция мира в Гааге 1899 г. – Крымская (Ялтинская) конференция глав правительств Великобритании, СССР и США

Вторая половина XVIII столетия ознаменовалась достаточно активной деятельностью европейских держав по принятию норм международного гуманитарного права. 29 ноября 1868 г. принимается Санкт-Петербургская декларация о запрещении употребления разрывных пуль, в 1888 г. – Декларация об отмене употребления взрывчатых и зажигательных пуль. 29 июля 1899 г. проводится Международная конференция мира в Гааге и заключается Гагская конвенция о запрещении применения пуль типа «дум-дум» и в 1907 г. заключается Конвенция о законах и обычаях сухопутной войны. Уже перед второй мировой войной подписывается Женевский протокол 1925 г. о запрещении применения бактериологического и химического оружия, Протокол относительно запрещения применения на войне удушливых, ядовитых или других подобных газов и бактериологических средств.

В 1930 г. состоялась Гагская конференция по кодификации международного права, которая, среди прочих, рассматривала вопрос о территориальном море, однако, непримиримость позиций участников и отказ идти на компромиссы сделали невозможным полный успех конференции.

Отсутствие общего признания по вопросам применимости норм права в военных действиях на море неизбежно сказалось во время мировых войн. «Беззакония, умышленно совершенные Германией во время первой мировой войны, – отмечал Д. Коломбос, – с еще большей силой повторились во второй мировой войне».

Этот драматический период развития международных отношений и международного права был завершен Крымской (Ялтинской) конференцией руководителей СССР, США и Великобритании (состоявшейся 4–11 февраля 1945 г.), поскольку кроме вопроса участия СССР в войне с Японией, на ней, по сути, рассматривались вопросы послевоенного устройства мира. Принятые на конференции решения имели непосредственное отношение к «юридической» географии морского побережья Балтийского и Черного морей, а также Тихого океана. Советскому Союзу передавались Курильские острова возвращались территории южной части о. Сахалин и всех прилегающих к ней островов; устанавливались преимущества в использовании торгового порта Дарена и восстановления прав аренды на Порт-Артур.

Создание ООН – применение силы НАТО в отношении Югославии

Идея создания глобальной межправительственной организации для предотвращения войн и поддержания мира занимала умы человечества с давних пор. Один из таких проектов лег в основу Лиги Наций (1919 г.), так и не ставшей эффективным инструментом политического и международного сотрудничества.

В целом за время от первой до второй мировой войны разработка проблем организации международного мира и безопасности двигалась весьма медленно. Вторая мировая война, в силу ее масштабов, методов террора, применяемых фашистскими армиями, дала мощный толчок правительственной и общественной инициативе по организации мира и безопасности.

На правительственном уровне вопрос создания организации международной безопасности возник, по сути дела, с первых дней войны.

Предтечей создания ООН явились несколько событий. 12 июня 1941 г. в Лондоне подписывается так называемая Союзническая декларация, в которой союзники обязались работать вместе с другими свободными народами, как в войне, так и в мире. Она стала первым шагом к созданию Организации Объединенных Наций. Последовавшая за этим 14 августа 1941 г. Атлантическая хартия, 1 января 1942 г. – Декларация Объединенных Наций, Московская и Тегеранская 1943 г. конференции, а затем Конференция в Думбартон-Оксе (Вашингтон, США) 1944 г. завершили подготовительный этап создания ООН, определив цели, структуру и функции этой всемирной организации. После встреч в Ялте президент Ф. Рузвельт, премьер-министр У. Черчилль и председатель И. Сталин заявили о своей решимости учредить Всеобщую международную организацию для поддержания мира и безопасности.

25 июня 1945 г. делегаты от 50 стран собрались в Сан-Франциско на Конференцию Объединенных Наций по вопросу о создании международной организации. Делегаты подготовили Устав из 111 статей, который был единогласно принят 25 июня 1945г. На следующий день делегаты подписали его в здании Мемориала ветеранов войны. 24 октября 1945 г. Устав ООН ратифицирован пятью постоянными членами Совета Безопасности и большинством других подписавших его государств и вступил в силу. Наступил новый этап международных отношений и развития международного права.

До второй мировой войны вопросы, связанные со свободой судоходства и ресурсами мирового океана, разрабатывались в целом ряде не связанных между собой международных конвенций, посвященных другим проблемам, а также в двусторонних соглашениях между государствами. Международные конвенции заключались, как правило, несколькими заинтересованными морскими державами (например, Конвенция об уважении

свободы судоходства в Суэцком канале 1888 г. была подписана всего девятью государствами, также девятью государствами была подписана Международная конвенция о режиме судоходных проливов международного значения 1936 г., более известная как Конвенция Монтрё). В 1945 г. США в одностороннем порядке распространили свою юрисдикцию на континентальный шельф и прилежащие воды, этому примеру вскоре последовали и некоторые другие государства. Причем во многих случаях территориальными водами объявлялись пространства, традиционно считавшиеся частью открытого моря, что непосредственно сказалось на возможности морских государств осуществлять свободный доступ к морям как средству международных транспортных сообщений.

В начале 1950-х гг. стали предприниматься попытки кодификации морского права. Подготовительную работу в этой области в значительной мере стала осуществлять Комиссия международного права, специально созданная для этой цели в 1947 г. в соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 174 (II). В период с 1949 по 1956 гг. Комиссия уделила большое внимание международному морскому праву. С учетом сложившихся и общепризнанных международных обычаев и новых факторов в области как мирового политического развития, так и освоения Мирового океана, Комиссия подготовила проект статей, относящихся к морскому праву, и рекомендовала Генеральной Ассамблее ООН созвать международную конференцию полномочных представителей для его рассмотрения. Эта рекомендация была принята в соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи 1105 (XI) от 21 февраля 1957 г.

I Конференция ООН по морскому праву состоялась в Женеве с 24 февраля по 29 апреля 1958 г. В ней приняли участие делегации от 86 стран. Конференция должна была рассмотреть все основные вопросы международного морского права, принять во внимание не только юридическую, но и техническую, биологическую, экономическую и политическую стороны проблемы и изложить результаты своей работы в одной или нескольких международных конвенциях или в каких-либо других актах, какие она признала бы подходящими.

Попытки ООН закрепить сложившиеся обычные нормы международного морского права материализовались подписанием четырех соглашений и факультативного протокола, касающихся определенных аспектов морского права, а именно: Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне, Конвенции о континентальном шельфе, Конвенции об открытом море, Конвенции о рыболовстве и сохранении живых ресурсов открытого моря, а также Факультативного протокола, касавшегося порядка принудительного урегулирования споров. Указанные Конвенции подтвердили общепринятый, традиционный подход к свободе морей, оставив без ответов, однако, многие вопросы, касающиеся, в

частности, максимальной ширины территориального моря и протяженности зоны прибрежного рыболовства, на которую должна распространяться юрисдикция государства.

Начиная с 1958 г. созывались следующие конференции по вопросам международного морского права:

1958 г. – Первая конференция Организации Объединенных Наций по морскому праву: в Женеве собрались представители 86 государств и приняли четыре международных конвенции, касающиеся территориального моря, открытого моря, континентального шельфа и рыболовства и охраны живых ресурсов.

1960 г. – Вторая конференция Организации Объединенных Наций по морскому праву не смогла выработать какое-либо существенное соглашение о границах территориального моря и правах на рыболовство.

1967 г. – Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций решила, что технологические и другие изменения в мире требуют от международного сообщества заняться вопросами права, регулирующего использование морей за пределами действия национальной юрисдикции. Для изучения этих вопросов Ассамблея учредила специальный комитет, состоящий из 35 членов.

1968 г. – Состав Специального комитета расширен до 41 члена; и он переименован в Комитет по мирному использованию дна морей и океанов за пределами действия национальной юрисдикции.

1970 г. – Основываясь на результатах работы Комитета по морскому дну, Генеральная Ассамблея приняла Декларацию принципов, регулирующий режим дна морей и океанов и его недр за пределами действия национальной юрисдикции. Эти районы были объявлены «общим наследием человечества». Ассамблея приняла также решение о созыве Третьей конференции Организации Объединенных Наций по морскому праву. Комитету по морскому дну, состав которого был расширен до 91 члена, поручено провести подготовку к этой Конференции. К 1973 г. Комитет подготовил шести томный доклад.

1973 г. – Первая сессия Конференции (организационная, Нью-Йорк) выбрала должностных лиц и начала работу над правилами процедуры. Председателем Конференции был избран Гамильтон Ширли Амерасингхе (Шри-Ланка).

1974 г. – Вторая сессия, Каракас. Приняты правила процедуры; 115 стран участвовали в общих прениях. Первая попытка рассмотрения альтернативных текстов, представленных Комитетом по морскому дну.

1975 г. – Третья сессия, Женева. В «едином тексте для переговоров», представленном председателями комитетов, содержались юридические формулировки положений, которые предстояло включить в Конвенцию.

1976 г. – Четвертая сессия, Нью-Йорк. В результате переговоров выработан «пересмотренный единый текст для переговоров».

1976 г. – Пятая сессия, Нью-Йорк. Дальнейший прогресс в некоторых областях, тупик в вопросе об организации и регулировании добычи полезных ископаемых в глубоководных районах моря.

1977 г. – Шестая сессия, Нью-Йорк. В ходе продолжающихся переговоров выработан «неофициальный сводный текст для переговоров».

1978 г. – Седьмая сессия, сначала в Женеве, затем в Нью-Йорке. Учреждены семь групп по переговорам для преодоления ключевых разногласий.

1979 г. – Восьмая сессия, сначала в Женеве, затем в Нью-Йорке. Появился первый пересмотренный вариант текста для переговоров 1977 г. Принято решение завершить работу над Конвенцией к 1980 г.

1980 г. – Девятая сессия, сначала в Нью-Йорке, затем в Женеве. Подготовлен «неофициальный текст» проекта Конвенции. Заключительную сессию планировалось провести в 1981 г.

1981 г. – Десятая сессия, сначала в Нью-Йорке, затем в Женеве. Опубликован первый официальный текст проекта Конвенции. Местами пребывания Международного органа по морскому дну и Международного трибунала по морскому праву выбраны соответственно Ямайка и Федеративная Республика Германии. Соединенные Штаты заявили, что они испытывают трудности в связи с положениями, касающимися морского дна. Проведение «заключительной сессии для принятия решений» намечено на 1982 г.

1982 г. – Одиннадцатая сессия (первая часть, 8 марта–30 апреля), Нью-Йорк. После того как были исчерпаны все усилия по достижению общего согласия, Конференция провела голосование по ряду поправок к проекту Конвенции. В конце сессии по просьбе Соединенных Штатов было проведено заносимое в отчет заседания голосование. 30 апреля Конвенция была принята 130 голосами против 4 при 17 воздержавшихся.

1982 г. – Одиннадцатая сессия (вторая часть, 22–24 сентября), Нью-Йорк. Были утверждены изменения в Конвенции, предложенные Редакционным комитетом. Принят проект Заключительного акта. Ямайка выбрана в качестве места проведения сессии для подписания документов Конференции.

1982 г. (6–10 декабря) – Конвенция и Заключительный акт подписаны 119 делегациями в Монтего-Бее (Ямайка).

1983 г. – в Кингстоне (Ямайка) Подготовительная комиссия провела сессию, с тем чтобы начать работу по созданию Международного органа по морскому дну и Международного трибунала по морскому праву.

Для решения оставшихся в морском публичном праве неразрешенных вопросов, в 1960 г. была специально созвана II Конференция ООН по морскому праву, но и она из-за негативной позиции некоторых стран, вновь выступивших против 12-мильного предела ширины территориального моря, окончилась неудачей. Отсутствие договорной международно-правовой нормы о ширине территориального моря продолжало осложнять отношения между государствами.

Новым этапом в прогрессивном развитии и кодификации международного морского права стала III Конференция ООН по морскому праву, которая длилась с 1973 по 1982 гг. В ней участвовало около 160 государств. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 3067 (XXVIII) от 26 ноября 1973 г. определила в качестве задачи этой конференции «принятие конвенции по всем вопросам, касающимся морского права». Конференция разработала и представила государствам на подписание Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. Ее подписали 157 государств, Совет ООН по Намибии и ЕЭС.

Некоторые политики и ученые склонны относить этот документ к «Конституции мирового океана». Действительно, еще не удавалось подписать международный договор по столь широкому кругу вопросов морепользования. Однако достичь соглашений по всему спектру проблем эксплуатации морских ресурсов и на этот раз не удалось. По-видимому, основная причина этого обстоятельства заключается в том, что морское судоходство, рыболовство и иная деятельность государств на просторах Мирового океана всегда была связана с реализацией своих национальных интересов, а они противоречивы.

С окончанием «холодной войны» отошла на задний план опасность широкомасштабного вооруженного конфликта. На рубеже столетий помимо противодействия распространению оружия массового поражения, предотвращения и урегулирования региональных конфликтов новыми вызовами международной безопасности становятся международный терроризм, наркобизнес, незаконный оборот оружия, решение острых экономических и экологических проблем глобального и регионального характера, в том числе проблем ядерной и радиационной безопасности. В 90-е годы стало очевидным и то, что будущая Европа будет строиться не на основе сближения Востока и Запада, а на основе постепенного расширения западных организаций, прежде всего ЕС и НАТО.

В течение 90-х годов Россию отличал собственный подход к проблемам европейской безопасности: российская дипломатия достаточно активно пыталась сформулировать и реализовать такую концепцию европейской безопасности, которая бы не приводила к существенному изменению баланса сил в Европе и продолжала бы отвечать национальным интересам России. Ставка на СБСЕ, которую делала российская дипломатия при оценке нового миропорядка в первой половине 90-х годов, заключалась в том, чтобы

сделать эту организацию (с 1 января 1995 г. – ОБСЕ) главной структурой европейской безопасности, возможно включающей в себя такую военно-политическую структуру, как НАТО.

Российская правовая доктрина европейской безопасности предусматривала максимальную кодификацию европейских международно-правовых норм по таким вопросам, как разоружение, регулирование конфликтов и обеспечение прав человека.

22 марта 1999 г. совет НАТО проголосовал за расширенное проведение силовой акции против Югославии. Генеральному секретарю Североатлантического альянса Хавьеру Солане на заседании Совета было предоставлено право единолично решить вопрос о бомбардировках территории Сербии, которая, по сути, началась в последующие дни. Применение силы НАТО в Югославии внесло существенные изменения в систему международных отношений, трансформировало стратегию НАТО в сторону глобализации применения военной силы и верховенства США в вопросах принятия решений по международной безопасности. Правовая сущность применения силы НАТО против Югославии – это нарушение одного из основных (вне зависимости от важности предлога) принципов международного права – недопустимости решения споров с помощью силы и нерушимости границ и территориальной целостности государств.

Применительно к морским пространствам данная тенденция проявляется в легализации развертывания в различные районы Мирового океана крупных военно-морских соединений – авианосных групп, с которых совершаются боевые авиа налеты на территории суверенных государств (Югославия, Афганистан), а также в контроле за иностранным коммерческим судоходством за пределами рамок КМП-82 (например, в задержании российских танкеров по подозрению в нарушении санкций ООН в отношении Ирака, что на практике привело к отказу российских судовладельцев к коммерческой деятельности в регионе).

Борьба с терроризмом или иными проявлениями противоправной деятельности не может строиться на двойном стандарте. Любой американец при упоминании сочетания 9-11 или англичанин 7-7 безошибочно определят, к какому событию имеют отношения эти цифры, однако, вряд ли кто-либо даже из искушенных политиков обратит внимание, что 3-22 – это месяц и дата начала бомбардировок Югославии.

Определить дальнейшие тенденции развития международного права достаточно сложно. Возможно, ООН вновь обретет свой прежний статус, инкорпорируя новых постоянных членов Совета Безопасности. Возможны и иные сценарии, например:

– страны НАТО отказываются от ранее взятых международных обязательств как не отвечающих их новым военно-политическим возможностям (примером может служить односторонний отказ США от договоренностей по ПРО);

– за счет вовлечения большого количества стран (предполагающих получение благ за счет самого факта членства, однако не могущих реально влиять на принимаемые решения) создается параллельная с ООН структура, делающая последнюю со временем безжизненной;

– расширение полномочий организации за счет внесения изменений в договор о ее создании.

С учетом возрастания усилий по освоению ресурсов Мирового океана и его значимости для большинства государств, доктрины «гуманитарного вмешательства» в традиционных зонах повышенного риска (Ближний Восток, Средиземное море, Персидский залив, Южная Азия и Азиатско-Тихоокеанский регион) вряд ли будут способствовать международной безопасности. Будущее развитие международного права и международного морского права, скорее всего, должно быть связано с совершенствованием нормативной базы за счет приспособления ее к интересам большинства земель, поскольку прогресс в будущем будет делить людей не сколько по языку и флагу, а сколько по качеству жизни.

Понятие, принципы и нормы морского права

Под морским правом следует понимать систему принципов и норм, регулирующих отношения между субъектами по поводу морепользования.

Под морепользованием мы понимаем деятельность государств, физических и юридических лиц по разведке, разработке и эксплуатации морских ресурсов, военного и иного мореплавания, осуществляемого в коммерческих и некоммерческих целях, проведение научных исследований, строительство искусственных сооружений, осуществление туризма, археологии, а также и иная деятельность, направленная на достижение и других целей, связанных с морскими пространствами и морским дном.

Морские пространства, включая дно и его недра, а также отношения, возникающие в связи с морепользованием, являются объектами морского права.

Субъектами морского права могут выступать как государства, так и юридические и физические лица.

По субъектному составу, порядку принятия и иным характеристикам нормы морского права могут быть выделены в три группы:

- нормы международного морского публичного права;
- нормы международного морского коммерческого права;
- нормы внутреннего законодательства конкретного государств .

Нормативный массив морского права состоит из различных по характеру норм. Согласно Статье 53 Венской конвенции о праве международных договоров, норма общего международного права, которая принимается и признается международным сообществом государств в целом как норма, отклонение от которой недопустимо и которая может быть изменена только последующей нормой общего международного права, носящей такой же характер, признается императивной нормой (лат. – *jus cogens*), и на этом основании формулируются принципы международного права.

Принципы международного права – это руководящие правила поведения субъектов, возникающие как результат практики международных отношений, получившие юридическое закрепление в общепризнанных и универсальных источниках международного права. Принципы международного права признаются в качестве императивных норм, то есть норм международного права, имеющих обязательный характер для всех субъектов, и их действие распространяется на весь комплекс международных отношений, включая области, которые по каким-либо причинам не урегулированы конкретными нормами.

Основные принципы международного публичного права зафиксированы в статье 2 Устава ООН, и их содержание дополнительно раскрывается в Декларации о принципах, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом ООН, принятой Генеральной Ассамблеей ООН 24.10.1970 г., а также Декларации принципов, которыми государства-участники должны руководствоваться во взаимных отношениях, содержащиеся в заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе от 1.08.1975 г.

Для поддержания международного мира и безопасности, развития дружественных отношений между нациями члены ООН на основе Статьи 2 Устава действуют в соответствии с принципами:

- 1) суверенного равенства всех ее членов;
- 2) добросовестного выполнения принятых на себя обязательств;
- 3) разрешения международных споров мирными средствами таким образом, чтобы не подвергать угрозе международный мир и безопасность и справедливость;
- 4) неприменения силы в международных отношениях или угрозы ее применения как против территориальной неприкосновенности или политической независимости любого государства, так и каким-либо другим образом, не совместимым с целями Объединенных Наций;
- 5) невмешательства в дела, по существу входящие во внутреннюю компетенцию любого государства.

Принцип суверенного равенства государств означает, что каждое государство обязано уважать суверенитет других участников, т.е. их право в пределах собственной территории осуществлять законодательную, административную, исполнительную и судебную власть, без какого-либо вмешательства со стороны других государств, а также самостоятельно проводить свою внешнюю политику. Пункт 1 Статьи 2 Устава ООН свидетельствует, что «организация основана на принципах суверенного равенства всех ее членов». Основное международно-правовое содержание принципа – обеспечить юридически равное участие в международных отношениях всех государств, независимо от различий экономического, социального, политического или иного характера.

Принцип добросовестного выполнения международных обязательств возник как международно-правовой обычай, что было связано с развитием государственности и практики заключения международных договоров. Как общепризнанная норма поведения субъектов, данный принцип закреплен в Уставе ООН, преамбула которого подчеркивает решимость членов ООН «создать условия, при которых могут соблюдаться справедливость и уважение к обязательствам, вытекающим из договоров и других источников международного права». Согласно пункту 2 Статьи 2 Устава ООН, «все Члены ООН добросовестно выполняют принятые на себя по настоящему Уставу обязательства, чтобы обеспечить им всем в совокупности права и преимущества, вытекающие из принадлежности к составу членов Организации».

Согласно Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г., «каждый действующий договор обязателен для его участников и должен ими добросовестно выполняться». Более того, «участник не может сослаться на положение своего внутреннего права в качестве оправдания для невыполнения им договора». В Декларации принципов заключительного акта СБСЕ 1975 г. государства-участники согласились добросовестно выполнять свои обязательства по международному праву, как те обязательства, которые вытекают из его общепризнанных принципов и норм, так и те обязательства, которые вытекают из соответствующих договоров или других соглашений, участниками которых они являются. Юридическое содержание добросовестности вытекает из текста Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г., в частности из разделов «Применение договоров» (Статьи 28–30) и «Толкование договоров» (Статьи 31–33).

Принцип мирного разрешения международных споров. Согласно пункту 3 Статьи 2 Устава ООН, «все члены ООН разрешают свои международные споры мирными средствами таким образом, чтобы не подвергать угрозе международный мир и безопасность и справедливость». Ранее, согласно Статье 2 Частной конвенции о мирном решении международных столкновений 1907 г., не запрещалось обращаться к войне («прежде чем

прибегнуть к оружию»), не обязывало обращаться к мирным средствам («обращаться, насколько позволяют обстоятельства») и рекомендовало весьма узкий круг мирных средств (добрые услуги и посредничество). Статья 33 Устава ООН требует: стороны, участвующие в споре, «должны, прежде всего, стараться разрешить спор путем переговоров, обследования, посредничества, применения арбитража, судебного разбирательства, обращения к ... соглашениям или иным мирным средствам по своему выбору».

Принцип неприменения силы или угрозы ее применения. Пункт 4 Статьи 2 Устава ООН гласит: «все члены ООН воздерживаются в их международных отношениях от угрозы силой или ее применения как против территориальной неприкосновенности или политической независимости любого государства, так и каким-либо другим образом, не совместимым с целями Объединенных Наций». Впоследствии это положение было конкретизировано и принято в одной из резолюций ООН, а также:

- в Декларации о принципах международного права 1970 г.;

- в определении агрессии 1974 г.;

- в заключительном акте СБСЕ 1975 г. (совещание по безопасности и сотрудничеству в Европе);

- в Декларации об усилении эффективности принципа отказа от угрозы силой или ее применения в международных отношениях 1977 г.

Согласно Уставу ООН, запрещается не только применение вооруженной силы, но и невооруженного насилия, которое носит характер противоправного применения силы (пункт 4 Статьи 2 Устава ООН).

В заключительном акте СБСЕ (раздел, касающийся претворения в жизнь согласованных принципов) прямо указывается, что государства-участники будут «воздерживаться от всех проявлений силы с целью принуждения другого государства-участника», «воздержаться от любого акта экономического принуждения». Это свидетельствует о том, что современное международное право запрещает противоправное применение силы в любом ее применении. Устав ООН предусматривает только два случая правомерного применения вооруженной силы:

- в целях самообороны (Статья 51);

- по решению Совета Безопасности ООН в случае угрозы миру, нарушения мира или акта агрессии (Статьи 39 и 42).

Статья 51 Устава ООН применяется, только если произойдет вооруженное нападение на государства; Статья 42 используется Советом Безопасности ООН только тогда, когда рекомендованные меры невооруженного характера недостаточны. Уполномочивается предпринять такие действия воздушными, морскими или сухопутными силами, какие

окажутся необходимыми для поддержания или восстановления международного мира и безопасности. Среди таких мер:

- демонстрация;
- блокада;
- операции воздушных, морских или сухопутных сил членов ООН.

Таким образом, принцип неприменения силы предусматривает запрещение агрессивных войн. Согласно Определению агрессии 1974 г., применение государством вооруженной силы первым может быть квалифицировано как агрессивная война, которая является международным преступлением и порождает международно-правовую ответственность государств и международную уголовную ответственность виновных индивидов. Юридическое содержание указанного принципа заключается:

- в запрещении оккупации территории другого государства;
- запрещении актов репрессий, связанных с применением силы;
- предоставлении государством своей территории другому государству, которое использует ее для совершения агрессии против третьего государства;
- организации, подстрекательстве, оказании помощи или участии в актах гражданской войны или террористических актах в другом государстве;
- организации или поощрении организации вооруженных банд ирегулярных сил, в частности наемников для вторжения на территорию другого государства.

Принцип невмешательства во внутренние дела. В соответствии с пунктом 7 Статьи 2 Устава ООН, Организация не имеет права «на вмешательство в дела, по существу входящие во внутреннюю компетенцию любого государства». Указанное запрещение распространяется на действия всех участников ООН. Из этого правила есть исключение, касающееся изменения принудительных мер на основании главы 7 Устава ООН, т.е. действия, которые могут быть предприняты в случаях угрозы миру, нарушения мира или акта агрессии.

Внимательное прочтение Устава ООН и других основополагающих с точки зрения обеспечения мира и безопасности международных документов позволяет дополнить вышеприведенные принципы, сформулированные в Статье 2 Устава ООН и другими императивами международных отношений. В частности, к ним можно отнести принципы: территориальной целостности государств, нерушимости государственных границ, равноправия и самоопределение народов, сотрудничества государств.

Принцип территориальной целостности государств. Устав ООН запрещает угрозу силой или ее применение против территориальной целостности любого государства. Декларация о принципах международного права 1970 г. раскрывает содержание пункт 4 Статьи 2 Устава ООН следующим образом:

– государство должно воздерживаться от любых действий, направленных на частичное или полное нарушение единства и территориальной целостности любого государства;

– территория государства не должна быть объектом военной оккупации, явившейся результатом применения сил в нарушении положений Устава и не должна быть объектом приобретения другим государством в результате утраты силы или ее применения;

– не должны признаваться законными какие-либо территориальные приобретения, явившиеся результатом угрозы силой или ее применения.

Принцип нерушимости государственных границ был сформулирован в заключительном акте СБСЕ 1975 г.: «Государства-участники рассматривают как нерушимые все границы друг с другом, как и границы всех государств в Европе, и потому они будут воздерживаться сейчас и в будущем от любых посягательств на эти границы». Признание этого принципа означает также и отказ от каких-либо территориальных притязаний, т.е. государства «будут соответственно воздерживаться от любых требований или действий, направленных на захват или узурпацию части или всей территории любого государства-участника». Юридическое содержание принципа можно свести к следующим элементам:

– признание существующих границ в качестве юридически установленных;

– отказ от каких-либо территориальных притязаний на данный момент или в будущем;

– отказ от любых иных посягательств на эти границы, включая угрозу силой или ее применение.

Принцип равноправия и самоопределение народов. Пункт 2 Статьи 1 Устава ООН гласит, что одна из важнейших целей ООН – «развивать дружественные отношения между нациями на основе уважения принципов равноправия и самоопределения народов». В Статье 55 Устава ООН эта цель конкретизируется, тесно увязывается с задачей повышения уровня жизни решением международных проблем в экономической и социальной областях, в сферах здравоохранения, образования, культуры, соблюдения прав человека и т.п. Принцип равноправия и уважения, самоопределения народов получает свое подтверждение и развитие в Декларации о предоставлении независимости колониальным странам и народам 1960 г., в Декларации о правах человека 1966 г., в Декларации о принципах международного права 1970 г. В Декларации принципов Заключительного акта СБСЕ подчеркнуто особое право народов распоряжаться своей судьбой.

Принцип сотрудничества государств. Принцип сотрудничества как правовая категория вытекает из других положений Устава, в частности из положений статей 55 и 56. Согласно Уставу ООН, государства обязаны осуществлять международное сотрудничество в

разрешении международных проблем экономического, социального, культурного и гуманитарного характера, а также обязаны поддерживать международный мир и безопасность и с этой целью принимать эффективные коллективные меры. Статья 55 Устава ООН указывает на наличие обязанности членов ООН сотрудничать с ООН и друг с другом в достижении целей, предусмотренных Уставом ООН. Формы сотрудничества, их объем зависят от потребностей, территориальных ресурсов государств, внутреннего законодательства, принятых на себя международных обязательств и других факторов.

Современное международное морское право устанавливает нормы, отклонение от которых также невозможно, даже путем соглашения между государствами. Всеобщность их официального признания и длительная международная практика свидетельствуют о том, что в морепользовании также сложились императивные нормы, которые могут быть отнесены к «принципам морского права», а именно:

- 1) принцип свободы открытого моря;
- 2) принцип справедливого разграничения (применяется при делимитации морских пространств между государствами, побережье которых смежно или противоположно);
- 3) принцип иммунитета военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях;
- 4) принцип обязательности доступа к морю государств, не имеющих к нему выхода свободы транзита;
- 5) принцип запрета пиратства и работорговли.

Нормы международного морского права неоднородны по содержанию и форме. Их можно классифицировать по различным основаниям. По форме они делятся на два вида: документально закрепленные и существующие без фиксации в каком-либо правовом документе (акте).

По субъектно-территориальной сфере действия нормы морского права можно разделить на универсальные, региональные, локальные и внутригосударственные.

Универсальные нормы – это правила, регулирующие отношения, объект которых представляет всеобщий интерес, и признанные подавляющим большинством или всеми государствами. Признаки, присущие универсальным нормам, объединены причинно-следственной связью. Нормы признаются большинством или всеми государствами потому, что в объекте регулируемых ими отношений заинтересованы все государства.

Региональные нормы – это правила, регулирующие отношения в рамках определенной группы государств или имеющие вполне определенный пространственный предел действия.

Локальные нормы, регулируют двусторонние или многосторонние отношения между государствами по вполне конкретному предмету отношений и могут быть использованы для конкретизации содержания более общих норм и обеспечения эффективности их действия.

По характеру субъективных прав и обязанностей различаются обязывающие нормы, фиксирующие обязательство совершить указанные действия (например, оповестить о ядерной аварии), запрещающие – предписывающие воздерживаться от признанных противоправными действий (например, не производить бактериологическое оружие), управомочивающие (например, признание права каждого государства на морские научные исследования).

Наконец, применяется деление норм на материальные, устанавливающие права и обязанности участников правоотношений, и процессуальные, регламентирующие организационно-процедурные аспекты реализации материальных норм (например, порядок деятельности международных органов, судебных учреждений, согласительных комиссий и т.п.).

Проблема соотношения различных норм является важной для всякого права, в том числе и международного. Различия в применении правовых норм к конкретным случаям межгосударственных отношений на море обусловлены отличием реальных отношений, возникающих в процессе эксплуатации морских пространств от действующей нормативной модели. Как известно, норма права представляет собой модель взаимного поведения субъектов и, тем самым, модель соответствующего межгосударственного отношения. Юридическая функция, общих норм заключается в нормативном регулировании отношений между субъектами международного права. Указанные нормы представляют собой единый общеобязательный масштаб поведения субъектов, и служит оценочным критерием деятельности в межгосударственной сфере. Сам факт их существования определяет оценку деятельности как правомерной или неправомерной и таким путем ее соответствие интересам взаимодействующих субъектов и более широкого круга государств .

Вместе с тем, реальные отношения, складывающиеся по поводу использования морских пространств, всегда богаче, разнообразнее и динамичнее общей международно-правовой нормативной модели. Различия между ними в какой-то степени нивелируют частные (индивидуальные) или специальные нормы .

Энциклопедические источники под специальными нормами права понимает те, которые действуют в отношении определенной категории лиц, органов или организаций. Применительно к данному изданию, под специальной нормой мы понимаем нормы, которые, будучи по своему характеру, как международными, так и внутригосударственными,

регулируют отношения между субъектами при наличии дополнительных названных в ее гипотезе фактов, при которых действует специальное, а не общее правило.

Специальные нормы призваны существенно дополнять и детализировать общие нормы, однако, в какой-то мере они их и ограничивают, создавая конкуренцию или противоречия, которые теоретически должны разрешаться в пользу общих норм. Вместе с тем, на практике, если общая и специальная нормы конкурируют, то мореплавателю приходится соблюдать норму специальную. В частности, такие примеры можно найти в отношении правил прохода через территориальное море государственных судов или судов, имеющих специальные характеристики, а также в отношении установления прибрежными государствами ограничений на плавание в определенных районах территориального моря.

Что касается морского частного права, то кроме перечисленных выше общих принципов международного публичного права, оно оперирует и специальным принципом, который может быть сформулирован как принцип автономии воли сторон. Под автономией воли принято понимать институт, объединяющий нормы, которые регулируют вопросы, возникающие вследствие заключения сторонами договора соглашения о праве, применимом к их отношениям.

Нормы морского коммерческого права имеют ту же природу, что и международного частного права. Последние принято называть коллизионными, конфликтными, отсылочными или правоприменительными.

Назначение коллизионных норм заключается в определении права, которое должно быть применено к отношениям, возникающим в условиях международного общения, когда на регулирование таких отношений может претендовать правопорядок нескольких государств и необходимо разрешить возникшую коллизию. Коллизионные нормы частного права разрешают эту коллизию, подчиняя отношения с иностранным элементом праву определенной страны.

Согласно традиционному представлению, нормы международного частного права включают два основных элемента:

- объем – указание на те отношения, к которым должна применяться коллизионная норма;
- привязка – указание на подлежащее применению право (международное, своей страны или иного государства).

Во втором случае речь идет, как правило, на указание конкретного общего признака, на основании которого определяется применимое право. Такие общие признаки сводятся к следующим шести формулам прикрепления:

- 1) личный закон участников отношений (закон гражданства, закон национальности юридического лица, закон местонахождения или местожительства) – *lex personalis*;
- 2) закон места нахождения имущества – *lex rei sitae*;
- 3) закон места совершения акта (правомерного – при сделках, неправомерного – при деликтах) – *lex loci actus*;
- 4) закон места осуществления деятельности – *lex loci activitatis*;
- 5) закон суда (арбитража), разрешающего спор, – *lex fori*;
- 6) закон, с которым данное отношение наиболее тесно связано, – *lex causae*.

Принято различать национально-правовые и международно-правовые коллизионные нормы. Различие проявляется как в сфере действия, так и применения. Сфера действия коллизионных норм, предусмотренных международным договором, значительно шире, так как они применяются всеми участниками международных договоров при полном тождестве их редакции.

Кроме того, коллизионные нормы делятся на диспозитивные, императивные и относительно-императивные. Императивная означает недопустимость отступления от предусмотренных обязательств, а диспозитивная подразумевает автономию воли сторон при заключении международных сделок. Относительно-императивные – это нормы, отступление от которых допускается при наличии определенных, заранее зафиксированных условий.

Коллизионные нормы также могут быть разделены на односторонние и двусторонние. Первые определяют пределы применения только одного, обычно собственного права, вторые сформулированы более широко и устанавливают пределы применения как отечественного, так и национального права.

Исходя из содержания и назначения, коллизионные нормы могут быть дополнительными (или субсидиарными). Особенность таких норм заключается в том, что они устанавливаются пока только для отношений договорного права, с учетом того, что именно в этой области возникают наиболее сложные спорные вопросы.

Особую, и пока немногочисленную группу норм составляют те, которые содержат отсылки не к праву какой-либо страны, а к положениям соответствующего международного договора, устанавливающего унифицированную коллизионную привязку по конкретному вопросу.

Реализация норм международного права в национальном законодательстве осуществляется в определенных правовых формах. Их можно классифицировать в зависимости от вариантов непосредственного применения:

- 1) самостоятельное применение норм международных договоров и иных источников без прямого участия норм национального законодательства, но не вне сферы их воздействия;

2) совместное применение норм международных договоров и «родственных» норм национального законодательства, что связано с функционированием обозначенных выше правоприменительных комплексов;

3) приоритетное применение норм международных договоров вместо норм национального законодательства при их взаимном несоответствии, т.е. в коллизионных ситуациях.

В большинстве государств нормы международного частного права, и морского в частности, содержатся в различных отраслях внутреннего права и, следовательно, в различных нормативных актах. Лишь немногие государства имеют единые кодифицирующие акты в области международного частного права, в связи с чем, в развитии нормативной базы частного права все более решающую роль играют международные договоры, поскольку они позволяют создать унифицированные нормы не только коллизионно-правового, но и материально-правового характера. Международная унификация позволяет устранять объективно существующие различия в правовом регулировании гражданско-правовых отношений в каждом государстве. Данное обстоятельство создает предпосылки для единообразия правоприменительной практики, а следовательно, широкого развития экономических и иных связей между субъектами различных государств.

Реализация норм морского права представляет собой процесс, когда соответствующие субъекты, которым адресована норма, действуют в согласии с ее положениями. Нередко требуются дополнительные правовые и (или) организационные меры со стороны государств для своевременного, всестороннего и полного осуществления норм морского права. Тогда процесс реализации может включать два вида деятельности:

а) правовое и организационное обеспечение реализации, включающее право обеспечительное нормотворчество, контроль и право применения;

б) непосредственную фактическую деятельность по достижению социально значимых результатов (например, пресечение незаконного рыболовства или запрет на добычу минеральных ресурсов), в результате которой субъекты достигают определенного состояния, сохранения, упразднения предмета или явления.

Государства должны обеспечить согласование их законов и практики с обязательствами по международному праву. Реализация норм международного права – проблема не только сугубо юридическая, но также социальная и политическая. Задача морского права – закрепление в юридической форме прав и обязанностей субъектов и обеспечение функционирования определенной системы отношений. Поэтому эффективность международного права и его норм зависит, в конечном счете, от наличия соответствующих

политических, социальных, экономических и других предпосылок – от состояния самих международных отношений и внутригосударственного правопорядка.

Морское право разных стран мира различается по своему содержанию в зависимости от региона, который нормы этого права охватывают, а также в зависимости от правовой семьи, которой принадлежит рассматриваемое государство.

Выбор методологии анализа зарубежного законодательства сам по себе достоин самостоятельного исследования. Наш собственный выбор основан на сложившихся международных правилах и собственных оценок выбора

Известно, что в ООН в интересах статистики принята классификация стран мира по макрогеографическим регионам (макрорегионам) и континентам (Африка, Америка, Азия, Европа, Океания). Этот же принцип группировки стран по макрорегионам применяется и в общероссийском классификаторе стран мира, входящем в состав Единой системы классификации и кодирования технико-экономической и социальной информации (ЕСКК).

В отличие от принятого макрорегионального деления Европы на Западную, Северную, Южную и Восточную Европу, применительно к настоящей работе наше региональное деление

Глава III.

Морская правовая регионалистика

Королевство Бельгия

Королевство Бельгия расположилось между Нидерландами, Германией, Люксембургом и Францией. Омывается Северным морем на северо-западе.

Маленькая страна — «великая морская держава».

Бельгия - конституционная монархия в составе 9 провинций. Глава государства - король. Законодательная власть - двухпалатный парламент (Палата представителей и Сенат). Исполнительной властью является правительство во главе с премьер-министром.

После распада Римской империи германские племена Франков основывают династию Merovingian со столицей в городе Турне. Их государство просуществовало с 431 года до 751. В этом году Pepin III (короткий) сверг последнего представителя династии Merovingian и основал свою династию Carolingian. Именно в это время на территории современной Бельгии были заложены основы торговых городов, началось развитие искусств. В середине IX века это государство было разделено между тремя правнуками Pepin'a III. Начался период феодальной раздробленности.

Примерно в это время были основаны крупные города сегодняшней Бельгии. В 867 году Baldwin Железная Рука основал Гент. Его наследник, Baldwin II, основал города Брюгге и Ипр. В 977 году Charles, герцог Lorraine, основал крепость на реке Senne, из которой вырос Брюссель. В начале второго тысячелетия в основные королевства Европы пришла некая стабильность и начала развиваться торговля. Начался золотой век торговых городов Фландрии, основу которой составило ткачество. Англии поставляла шерсть, из которой ткалась шерстяная материя, продававшуюся по всему континенту. К 1300 году Гент, Ипр и Брюгге получают действительную автономию от монархического правления. Но такая ситуация не могла долго устраивать близлежащие королевства. В 1329 году независимые города оказались под властью Французской короны. Такая ситуация не устраивала Англию и она прекратила поставки шерсти. Вскоре между Англией и Францией началась столетняя война (1337-1453). Результатом союза с Англией в борьбе против Франции, стало образование в 1384 году Бургундской империи. Под управлением Филиппа Хорошего (1419-1467) под властью Брюсселя были объединены юго-восточные земли, включая Намюр и Льеж. Его правление принесло процветание и начало расцвета искусств. Живопись достигла новых высот в работах Robert Campin, братьев van Eyck и Rogier van der Weyden. Кризис династии начался в 1555 с восхождения Филиппа II на испанский трон, что привело к

столкновению испанского католицизма с традиционным на севере Европы протестантизмом. Образовались два государства -Испанские Нидерланды на юге и Объединенные Провинции на севере. Одним из результатов более чем столетней борьбы стала потеря бельгийскими портами Антверпен и Гент своей ведущей роли в торговле - главным морским портом северо-западной Европы на много столетий вперед стал голландский Амстердам.

Следующее столетие Франция под властью Людовика XIV (годы правления 1661-1715) становится могущественной империей в Европе. В зону его интересов попадают и Испанские Нидерланды, в результате чего почти на столетие территория современной Бельгии превращается в арену боев. В 1713 году по Утрехтскому договору власть над бельгийскими провинциями переходит к Австрийской империи. После победы французской революции в 1795 году Франция освобождает территорию Бельгии от австрийцев. В эпоху Наполеона предпринимаются первые попытки восстановить экономику Бельгии. Последняя битва Наполеона проходит у селения Ватерлоо, недалеко от Брюсселя.

После победы над Наполеоном союзники отдают Бельгию под власть Королевства Нидерландов. Но в 1830 году в Брюсселе поднимается восстание, которое быстро охватывает всю страну. 20 января 1831 года Бельгия становится независимым государством. Власть монархии ограничивается конституцией, а первым королем Бельгии стал Леопольд Saxe-Coburg. Под властью Леопольда и его сына Леопольда II Бельгия начинает быстро развивать экономику и культуру. В это время африканское Конго становится колонией Бельгии. Во время первой и второй мировых войн Бельгия не смогла оказать сопротивления германским войскам. На территории Бельгии в 1944 году проходит известнейшее сражение в Арденнах. Послевоенная Бельгия становится центром объединяющейся Европы, а Брюссель становится ее столицей. В нем расположены штаб-квартиры НАТО и ЕС.

С момента образования самостоятельного государства в 1830 году основу законодательства составили 5 французских кодексов: Гражданский кодекс (так называемый Кодекс Наполеона), Торговый кодекс. Уголовный кодекс (УК), Гражданский процессуальный кодекс (ГПК) и Уголовно-процессуальный кодекс (УПК), которые были изданы в 1804-1810гг.,когда территория Бельгии находилась под властью Наполеона. Все эти кодексы оказали решающее воздействие на развитие бельгийского права, а ГК действует и поныне. Правда, при сохранении общей структуры текст его весьма существенно отличается от редакции 1804 г.: заменены целые разделы, включены новые положения, изменились формулировки большинства статей. В то же время статьи, регулирующие право собственности и обязательственное право, не подверглись принципиальным изменениям.

Торговый кодекс Бельгии 1872 г. включил в себя несколько разделов ранее действовавшего французского Торгового кодекса 1807 г.

Не стоит забывать про вклад Королевства Бельгии в международное право. Бельгия имела непосредственное отношение к Брюссельской конвенции 1924 года, Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте и к Йорк-Антверпенским Правилам.

Также Королевство Бельгия является страной участницей многих конвенций, в том числе Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 года.

Основными национальными источниками, регулирующими морское право в Бельгии являются:

1. Закон Бельгии «О Кодексе международного частного права» от 16 июля 2004 г.
2. Кодекс Торговли Королевства Бельгия, книга 2(Судоходство) от 22.11.2009 г.
3. Гражданский кодекс, книга 8
4. Закон от 30 сентября 1981 года, содержащий положения по содействию безопасности плавания судов по внутренним водным путям и хорошие условия работы на борту судов
5. Закон от 14 декабря 1983 года, содержащий правила по предотвращению загрязнения с судов
6. Закон от 24 июня 1939 устанавливающий правила, чтобы разрешить правительству ввести в случае войны, угрозы войны или других чрезвычайных обстоятельств договоров страхования в области судоходства и авиации
7. Закон от 27 октября 1982 года, устанавливающий правила на рынке транспортных услуг морского транспорта
8. Королевский указ о контроле судов государством порта от 22.12.2010 г.
9. Закон Бельгии о внедрении и контроле за осуществлением конвенции о труде моряков от 13 июня 2014 г.
10. Соглашение об осуществлении положений Конвенции Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года от 4 декабря 1995 г.

Судебная власть

Высшее звено бельгийской судебной системы, подвергшейся основательной реформе в 1967 г., - Кассационный суд (Брюссель). Он состоит из 25 судей во главе с первым председателем, которые рассматривают в коллегиях из 3 судей жалобы на приговоры и решения любых судов, но только по вопросам права, а не факта. Его решения выносятся всегда только по конкретным делам, но оказывают существенное влияние на судебную практику в целом. В стране имеется 5 апелляционных судов (в Антверпене, Брюсселе, Генте, Льеже и Монсе), которые рассматривают жалобы на постановления трибуналов первой инстанции по гражданским и уголовным делам, а также на решения коммерческого

трибунала, и 5 апелляционных судов по трудовым спорам (в тех же городах), которые рассматривают жалобы на решения соответствующих трибуналов (в Бельгии, как и в ряде других стран, термин "трибунал" нередко используется для обозначения судебных органов с ограниченной компетенцией либо низших инстанций). В каждой из 9 провинций Бельгии раз в квартал собираются сессии суда присяжных, рассматривающего дела о наиболее серьезных преступлениях. Он состоит из 3 профессиональных судей и 12 присяжных заседателей. Приговоры суда присяжных не могут быть обжалованы в апелляционные инстанции, и лишь Кассационный суд вправе отменить их.

Основное звено бельгийской судебной системы - трибуналы первой инстанции, по трудовым спорам и коммерческие. Эти трибуналы функционируют в каждом из 26 судебных округов. Трибуналы первой инстанции состоят из 1 или 3 профессиональных судей и рассматривают основную массу гражданских дел, а также уголовные дела о всех преступлениях, за которые может быть назначено свыше 7 суток ареста, за исключением отнесенных к компетенции суда присяжных (при разбирательстве уголовных дел они называются "исправительными трибуналами"). Они рассматривают также жалобы на постановления мировых судей по гражданским и уголовным делам.

Трибуналы по трудовым спорам состоят из одного профессионального судьи и представителей (по одному) от предпринимателей и наемных работников. Они рассматривают конфликты, связанные с увольнением, споры о компенсации по поводу несчастных случаев на производстве, о пенсионном обеспечении и т.п.

В состав каждого коммерческого трибунала входят наряду с профессиональным судьей по 2 представителя деловых кругов - торговцев, предпринимателей и т.п. Они рассматривают дела по первой инстанции, главным образом споры, возникающие в сфере торговых отношений, а также жалобы на соответствующие решения мировых судей.

Низовое звено системы - мировые суды, в которых судьи единолично рассматривают дела о малозначительных преступлениях (в этом качестве они называются "полицейскими судами"), споры по гражданским и торговым делам с небольшой суммой иска, а также некоторые споры неимущественного характера (семейные и т.п.). При разбирательстве гражданских дел обязательна предварительная процедура, цель которой - примирение сторон. Имеются также суды по делам несовершеннолетних.

Споры, касающиеся морских перевозок отнесены к компетенции Nautical Comission with Anrwerpen court of Commerce.

В начале 1980-х гг. в системе бельгийских судебных учреждений появился Арбитражный суд. Он рассматривал жалобы на нарушения прав "нации и гражданина" и мог признавать недействительными - в силу противоречия Конституции и правам человека -

законодательные акты или их отдельные положения, подзаконные акты, а также постановления местных органов самоуправления. В 1988 г. он был преобразован в Конституционный суд. В законе, определившем его компетенцию, подчеркивается, что он контролирует соблюдение конституционных прав и свобод не только отдельных граждан, но и национальных общин и меньшинств.

Согласно торговому кодексу, книге второй (Морское право), под Бельгийским судном понимается судно, удовлетворяет следующим требованиям:

Судно принадлежит одному или нескольким:

1. физическим лицам, являющиеся гражданами государства-члена Европейского союза, государство-участник Соглашения о Европейской экономической зоне, граждане ЕС;
2. юридическим лицам, зарегистрированным в ЕС и имеющим на территории Бельгии штаб-квартиры или отделения;

Если собственник передает ответственность за управление его корабля Бельгийской компании, в этом случае он может не быть бельгийским подданным или юридическим лицом.

Судно может быть зарегистрировано в Бельгии в реестре собственности или бербоут регистр. Только после получения регистрации или возобновления регистрации предоставляется право на бельгийский флаг. Регистрации подлежит нескольким условиям: Все суда должны быть проверены бельгийской инспекцией мореходства. Суда старше 15 лет (с килем) должны продвигаться более строгим проверкам.

Обязанности капитана судна.

Капитан - должностное лицо судовладельца, осуществляющий свои обязанности, возглавляющее экипаж судна и несущее ответственность за действия экипажа.

Командование бельгийским судном может быть поручено только бельгийскому подданному. Назначенное должностное лицо может нанимать, по просьбе судовладельца, дополнительный экипаж, если это требуется для должного осуществления навигации .

Капитан обязан строго соблюдать правила для обеспечения мореходности и безопасности судна, безопасность экипажа и грузов.

Капитан должен присутствовать на судне, в случаях, когда закон, обычай или благоразумие требует, чтобы осуществлять управление судном.

Капитан не может покинуть судно во время рейса или находящееся в опасности, если его отсутствие не является необходимым, или забота о самосохранения заставляет его сделать это.

Капитан должен обеспечить:

Оформление сертификата, свидетельства тоннажа и свидетельства о регистрации судов, а также иные данные, записи регистра.

Грузового манифеста, чартера и коносамента, или копий этих документов, и иные требующиеся документы. К обязанностям капитана так же относится хранение судового журнала.

После прибытия в порт капитан может заявить морской протест, если судно или имущество на борту пострадали или, если произошло какое-либо чрезвычайное событие. Капитан обязан в течение 48 часов после прибытия в порт назначения или в соседнем населенном пункте подать временное заявление. Временное заявление должно сопровождаться полным объяснением в течение восьми дней.

Во время рейса капитан всегда обязан действовать в соответствии с указаниями судовладельца, при которых он был назначен, и приказы, данные ему в силу этого назначения, если такие положения или эти приказы не противоречат обязательствам его в качестве командующего, предусмотренным законом.

Капитан извещает судовладельца о всем, что касается судна и грузов на борту.

Если на судне во время рейса был обнаружен безбилетный пассажир, не желающий или находящийся не в состоянии оплатить проезд, то капитан имеет право высадить такое лицо в ближайшем порту.

И самое главное, капитан во время осуществления деятельности на судне имеет право на питание и проживание судне. Экипаж

В кодексе отдельно прописаны главы о Капитане судна и об экипаже.

Экипаж делится на:

- Судовых офицеров, ими являются моряки, которым экипаж присвоил звание офицера.
- Судовых Спутников - все остальные моряки.

Все моряки заключают контракт с судовладельцем. Договор может быть заключен как на определенный срок, так и для одного или нескольких рейсов, или на неопределенный срок, или до дальнейшего уведомления.

Соглашение должно включать в себя:

- Имена членов экипажа, дату их рождения или возраст и место рождения;
- Место и день заключения договора;
- Название судна или судов, на который моряк обязуется служить;
- Судовую роль;
- Место и время заступления на службу;
- Положения о выходных и праздничных днях;
- Условия прекращения действия договора, а именно договор будет заключен на определенный срок, то он прекращает свое действие на следующий день, после даты, указанной в договоре.

Трудовой договор заключенный на конкретный рейс заканчивается, когда рейс или рейсы закончены.

По завершении трудового договора за рубежом экипаж имеет право на репатриацию за счет нанимателя.

Экипажем рыболовецких судов может быть заключено соглашение о партнерстве. Соглашение о партнерстве должно быть составлено в письменной форме.

Соглашение должно содержать положение о том, как доля каждого человека будет определена в доходе товарищества.

Кроме того, соглашение о партнерстве должно включать в себя порядок его прекращения, а именно:

если договор заключен на неопределенный срок- то следующий день после дня, оговоренного договором;

если договор заключен в рейс- прибытие в порт назначения.

Матрос имеет право на оплачиваемый отпуск не менее чем на 30 дней в год. На это время матрос сохраняет за собой свое рабочее место .

Выходными днями считаются:

- официальные праздничные дни;
- временное разрешение сойти на берег;
- компенсационный отпуск;

Праздники должны быть предоставлены таким образом, чтобы моряк использовал все выходные дни. Срок исковой давности составляет для моряка три года.

Судовладелец обязан обеспечить питание и проживание членов экипажа на борту, а также камбуз и другие места для еды.

Члены экипажа не могут приносить на борт судна крепкие алкогольные напитки или оружие, если не имеют разрешение от капитана.

В случае, когда капитан, что имеет достаточные основания полагать, что член экипажа пронес алкоголь или оружие на борт без разрешения, капитан имеет право, захватить и уничтожить или продать такое имущество в пользу судовладельца и в интересах моряков.

Те же полномочия имеет капитан в отношении контрабандных товаров, опиума и других наркотиков, который пронесит член экипажа на борт.

Моряки на борту судов, плавающих под флагом бельгийского должны иметь:

1. Книга (паспорт) бельгийского моряка;
2. медицинский сертификат;

3. действительный сертификат ПДНВ (Бельгийский свидетельство или признанный иностранный сертификат)

Работодатель обязан предоставить копии обеим сторонам подписавшим контракт с менеджером обслуживания судов. Он должен также предоставлять измененную судовую роль при любом изменении состава экипажа.

Суда, идущее под флагом Бельгийского королевства должны иметь на борту:

- ✓ трудовой договор на обслуживание судов для каждого человека на борту.
- ✓ Копии соответствующих коллективных договоров .
- ✓ свидетельство о медицинской пригодности для каждого члена экипажа.
- ✓ перечень утвержденных медицинских услуг / врачей Бельгии в за рубежом.
- ✓ Наличие бельгийского флага указывает, какие условия труда необходимо соблюдать на судне руководствуясь Бельгийским законодательством.
- ✓ Закон о занятости применяется ко всем пассажирам на бельгийских судах под флагом.
- ✓ Кроме того, обязательство всех жителей ЕС существует зарегистрировать в пуле мореплавателей .
- ✓ Коллективные трудовые договоры. Основные коллективные договоры:

1. это связано с заработной платой , т. к. существует различие между коллективными договорами моряков в пуле, а также соглашение о ведении коллективных переговоров с моряками, которые не зачислены в пул.

2. коллективные договоры , касающиеся дополнительных уставных взносов на социальное обеспечение также оказывают влияние на затраты на рабочую силу:

- ✓ Моряки зарегистрированные в пуле разрешения рисков(CLA): € 0,50 / Моряк /
- ✓ день участия в фонде CLA : € 0,60 / Моряк /
- ✓ день дополнительной премии: € 0,83 / Моряк /
- ✓ день безгражданства: € 0.55 / Моряк /
- ✓ день не зачисления в CLA : € 0,60 / Моряк /
- ✓ день занятости : € 0.55 / Моряк /

В соответствии с директивой ЕС 1408/71, флаг судна определяет право социального обеспечения , которое применяется к морякам. В принципе, на всех моряков, работающих на бельгийских судах, распространяется Бельгийская система социального обеспечения для моряков. Тем не менее, здесь есть различие между ЕС и не входящими в ЕС резидентами, жителями.

Резиденты ЕС: застрахованы бельгийской системы социального обеспечения для мореплавателей.

Тем не менее, судовладельцы могут использовать заниженную ставку социального страхования:

- полное освобождение от части работодателя;
- частичное освобождение от части работника;
- сокращение взносов в Фонд промышленных аварий. Моряки , которые не имеют постоянного или временного местожительства в государстве.

- члене Европейской экономической зоны или в стране , с которой Бельгия заключила соглашение о социальном обеспечении не должны быть застрахованы НВК. Кроме того, судовладелец должен соответствовать стандартам как это определено в MOT 55 и MOT 56.

Заработная плата моряка облагается налогом в Бельгии.

Согласно ст. 4 Закона 24.12.1999 работодатели выступают налоговыми агентами для экипажа.

На практике это означает, что:

- ✓ Для бельгийских резидентов: из заработной платы вычитывается налог.
- ✓ Для других моряков: следует учитывать, недопустимость двойного налогообложения.
- ✓ Если ни один договор, подлежащий налогообложению, не существует, а вознаграждение моряка должно облагаться налогом в Бельгии. В таких случаях, по общему правилу не вносится платежную ведомость.
- ✓ Если есть быть двойное налогообложение действительно установлено, что налог на заработную плату моряка связано.

а) Для избежания двойного налогообложения в договоре, обычно, делается специальная оговорка согласно которой налог должен быть предоставлен стране места ведения деятельности работодателя. Если окажется, что на самом деле налог на заработную плату заинтересованного моряка выплачивается в Бельгии, а также правило не вносите платежную ведомость.

б) Если налог выплачивается в родной стране моряка, то в Бельгии он не выплачивается.

Основные принципы организации портовой деятельности в Бельгии, порт Антверпен

Антверпен – второй порт в Европе по величине грузооборота и 1 из самых эффективных в Европе. Порт является собственностью города Антверпен и работает по принципу Land-Lord port.

Портовые власти управляют землепользованием, проектируют развитие портов, создают все инфраструктуры, а частные стивидорные компании осуществляют строительство суперструктур, оснащают терминалы перегрузочным оборудованием и эксплуатируют их.

Наиболее крупные стивидорные компании представляют собой мощные объединения, располагающие значительным финансовым, человеческим и техническим потенциалом.

Самая крупная стивидорная компания «Hessenatie» перерабатывает больше 25 млн.т. груза в год.

Особенностью порта является эффективное сотрудничество между портовыми властями и частными структурами, что привело к созданию настоящего партнерства и предопределило коммерческий успех Антверпена.

Портовое сообщество функционирует в Антверпене в форме 2-х организаций: «Agha»(нижний уровень сотрудничества) и «Assiport»(верхний уровень сотрудничества).

Цели и функции двух типов ассоциаций, функционирующих в портовом пространстве Антверпена.

Портовое сообщество функционирует в Антверпене в форме 2-х организаций: «Agha»(нижний уровень сотрудничества) и «Assiport»(верхний уровень сотрудничества).

«Agha» - ассоциация стивидорных компаний, оперирующих в порту. Она позволяет координировать работу стивидорных компаний и отстаивать свои интересы перед портовыми властями. Эта ассоциация делегирует своих представителей в Административный Совет порта, что позволяет им принимать участие в решении наиболее важных вопросов в деятельности и развитии портового сообщества.

«Assiport», в который входят представители честных компаний, работающих в порту и представители портовых властей. Это сообщество позволяет порту Антверпен выступать на внешнем рынке, как единое целое (у них общие интересы), и решает вопросы рекламы порта, внешней связи порта и принимать меры по привлечению дополнительного грузооборота в порт.

Антверпен – порт муниципальный, принадлежит властям, тесное сотрудничество между портовыми властями и частными структурами.

Общие положения, касающиеся перевозки

Основные положения, касательно перевозки грузов и пассажиров морем определены разделом(титолом) 2 8 книги Гражданского кодекса, постольку поскольку положения Коммерческого Кодкса не удовлетворяли потребности нового времени.

Договором фрахта, согласно КГБ, является договор, по которому одна сторона (перевозчик) обязуется перевезти груз другой стороны (грузоотправитель). Перевозчик обязан доставить товары, полученные для перевозки в пункт назначения и в том состоянии, в котором он получил их.

Перевозчик обязан все полученные к перевозке грузы отправить без задержки транспорта.

Перевозчик не несет ответственности за ущерб, если ущерб вызван обстоятельствами, которые не возможно было избежать или предвидеть. Перевозки считается добросовестным перевозчиком и в той степени, в которой был не в состоянии предотвратить последствия ущерба.

Грузоотправитель должен возместить перевозчику ущерб, за убытки причиненные в следствии недобросовестного, несвоевременного предъявления им документов.

При условии заключения контракта комбинированных перевозок(Мультимодальных или Смешанных) грузов для каждого вида транспорта применяется законодательство о перевозки этим видом транспорта.

При несвоевременном прибытии груза в пункт/порт назначения объединенный перевозчик и не был установлен, тот факт, что утрата, повреждение или задержка, вызванная не перевозчиком и если перевозчик не докажет свою невиновность, он будет нести ответственность.

При перевозке также оформляются коносаменты в числе, удовлетворяющее количество заинтересованных в перевозке сторон.

Перевозка пассажира

Соглашение пассажира - соглашение, по которому одна сторона (перевозчик) обязуется перевезти одно или несколько лиц (пассажиров).

Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный вследствие смерти или травм, связанных с перевозкой пассажира.

Перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный вследствие смерти или травмы, при условии, что такая смерть или травма вызвана обстоятельствами, которые не возможно избежать перевозки добросовестным перевозчиком и в той степени, что такой перевозчик не в состоянии предотвратить их последствия.

Перевозчик не может быть освобожден от ответственности за ущерб в результате смерти или травмы пассажиров, в следствии дефектна или неисправности транспортного средства или его элементов, предназначенных для транспортировки.

Если перевозчик докажет, что ущерб, причинен по вине пассажира, ответственность перевозчика может быть полностью или частично снята.

Договор перевозки пассажира может быть расторгнут.

Арест судна.

Согласно положениям Конвенции 1952 года арест на судно не налагается и гарантия или иное обеспечение не предоставляется более одного раза по одному и тому же морскому требованию одного и того же лица в пределах юрисдикции одного или нескольких государств - участников данной конвенции.

Судно может быть арестовано только на основании решения суда или другой компетентной судебной власти государства, в котором налагается арест.

Исходя из этого кредитору, пытающемуся арестовать судно, необходимо знать механизм исполнения судебных решений в данной стране

По суду арестованное судно может быть освобождено, за исключением ареста по морскому требованию о праве собственности на судно и о праве собственности на судно, владении или пользовании им или распределении прибыли. В таких случаях суд может разрешить лицу, в чьем владении находится судно, эксплуатировать его при предоставлении этим лицом достаточной гарантии или иного обеспечения или может по иному решить вопрос об эксплуатации судна в период его ареста.

Несмотря на ряд позитивных моментов, Конвенция 1952 года не устранила многих различий в процедуре ареста судов, поскольку, во-первых, не все государства участвуют в этой Конвенции, во-вторых, во многих из них исторически сложились разные подходы к аресту судов, обусловленные особенностями той или иной правовой системы.

Для ареста судна в большинстве стран (например, Германия, Греция, Египет) необходимо доказать наличие имущественного требования, то есть, продемонстрировать суду законность самого иска. В Королевстве Бельгия нужно предоставить обеспечение в виде банковской гарантии, а иногда и внесение в депозит суда суммы, равной стоимости судна.

Стоит отметить, что компетентным органом является специальный судья «Juge des Saisies», занимающийся вопросами ареста имущества, в том числе и морских судов.

Для ареста судна лицу, имеющему требование, нужно заплатить взнос в размере 220 евро для покрытия расходов, понесенных компетентным органом.

Для ареста судна в Бельгии не требуется предоставления каких-либо специфических документов. Достаточно подтвердить суду, что кредитор имеет требование к судовладельцу, не имеющему в Бельгии какого-либо имущества. Однако желательно предоставление каких-либо документов, подтверждающих эти факты. По своей инициативе суд может потребовать другие документы, подтверждающие наличие имущественного требования. В частности, договор морской перевозки груза, счета, накладные, коносаменты, переписка и т. д.

Сторона, требующая ареста судна, обычно нанимает для этой цели профессионального адвоката, представляющего ее интересы в суде. В соответствии с бельгийским законодательством адвокату не обязательно иметь письменную доверенность на ведение дела от имени своего клиента.

Адвокат передает судье требование об аресте судна. На его основании судья выносит свое решение. Это решение доводится до сведения капитана судна и портовых

властей, которые заносят необходимые сведения в специальную книгу по регистрации ипотек. О состоявшейся процедуре ареста судна извещаются все заинтересованные стороны. Судебный исполнитель может назначить на борту судна специальную вахту с тем, чтобы обеспечить задержание судна в порту. Арест действителен в течение 3-х лет. По истечении этого срока требуется получить от судьи новое разрешение.

Любое иностранное лицо может арестовать любое судно в Бельгии, даже если его требования к судовладельцу не имеют никакой связи с данной страной. От лица, требующего ареста судна, обычно требуется предоставление обеспечения в форме банковской гарантии или внесения денежной суммы в депозит. Размер обеспечения обычно определяется суммой, равной стоимости 5 дней простоя судна.

Суд принимает в качестве обеспечения банковскую гарантию или внесение денег наличными. Однако, по договоренности сторон, банковская гарантия может быть заменена на гарантийное письмо клуба взаимного страхования.

Судно подлежит освобождению из-под ареста с момента предоставления обеспечения, размер которого был установлен судом. Тем не менее в соответствии со ст. 5 Конвенции 1952 г. снятие ареста не может иметь место в случаях, когда предметом спора является право собственности на само судно между судовладельцами или совладельцами судна. В этом случае целью ареста считается изъятие судна из владения спорящих сторон.

Поскольку в большинстве случаев решение об аресте выносится по одностороннему заявлению кредитора, судовладелец узнает об аресте своего судна позднее. В этих обстоятельствах закон дает ему право подать апелляцию против решения об аресте. Судья может назначить слушание по делу об аресте в течение 2-х недель с момента подачи апелляции, и после слушания немедленно вынести решение. В результате арест будет снят, либо судья подтвердит правильность своего решения арестовать судно. На это решение судьи также может быть подана апелляция.

Закон Бельгии о Кодексе международного частного права, принятый в июле 2004 г. регулирует отношения, возникающие в сфере международного частного права уже более 10 лет, основной целью которого было закрепление на должном уровне существовавших решений, выработанных судебной практикой.

Нормы, предусмотренные в нем, применяются только в случаях, когда отсутствуют конвенционное регулирование, европейские регламенты или иные международные инструменты. Данное правило установлено в статье 2 Кодекса. Таким образом, международные конвенции, которые по истечении какого-то времени будут ратифицированы Бельгией, также приобретут превалирующую юридическую силу над положениями, установленными в Кодексе. Субсидиарный характер Кодекса МЧП Бельгии проявляется не

только в юридической силы правовых норм; Кодекс также отдает приоритет применению специальных норм.

Согласно статье 106 Закона Бельгии о Международном Частном право, подлежащее применению к иску, предъявляемому непосредственно страхователю определяет, может ли лицо, которое понесло ущерб, предъявить иск непосредственно страхователю обязанного лица.

Если применимое право не допускает такого, то иск может быть предъявлен в соответствии с правом, подлежащим применению к соответствующему контракту страхования.

Статья 119, Бельгийское право определяет условия проведения рассмотрения. Оно определяет, в частности, правовые вопросы, связанные с банкротством.

Последствия открытия рассмотрения дела о банкротстве в отношении прав должника на недвижимость, судно или самолет, которые подлежат регистрации в государственном реестре, регулируются правом, подлежащим применению к этим правам.

Если по акту, заключенному после открытия рассмотрений о банкротстве, должник располагает для рассмотрения недвижимым имуществом, судном подлежащим регистрации в государственном реестре, то действительность этого акта в отношении покупателя-третьей стороны регулируется правом государства, на территории которого находится не движимое имущество или ведется реестр.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что бельгийское законодательство инкорпорировало положения Конвенции 1952 г. На этом основании арест может быть произведен в связи с морскими требованиями. Практически судно может быть арестовано без представления каких-либо доказательств о наличии основного требования и права на иск. Тем не менее судья может и довольно часто требует представления таких доказательств.

ДАНИЯ.

Королевство Дания относится к числу малых европейских государств, как по численности населения - 5,6 млн. человек, так и по размерам территории (43,1 тыс. кв. км). Помимо собственно Дании в состав Королевства входят на правах автономий Гренландия и Фарерские острова. Дания расположена в северо-западной части Европы на полуострове Ютландия и 406 островах (населены 97), наиболее крупными из которых являются Зеландия, Фюн, Борнхольм и Фальстер. Общая протяженность береговой линии составляет 7,3 тыс. км.

Проливы Эресунд, Большой и Малый Бельт имеют международный статус и открыты для свободного прохода всех иностранных торговых судов. Некоторые ограничения распространяются на проход военных кораблей и приравненных к ним судов иностранных государств. Открыты постоянные комбинированные переправы (мост-тоннель) через проливы Большой Бельт (13,4 км), Эресунд (7,8 км, соединяет Данию со Швецией); строится транспортное сообщение с Германией через пролив Фемарн и скоростная железная дорога Копенгаген-Рингстед.

Как мы видим, роль морского транспорта в данной стране колоссальна. Три четверти всех грузов экспортируемых из страны доставляется именно им. Дания является одним из крупнейших морских грузоперевозчиков, на ее долю приходится 5% мировой морской грузотранспортировки. Дания является одним из самых крупных экспортеров в Европе, основная отрасль экономики - переработка морепродуктов.

Согласно последнему рейтингу "World Competitiveness Yearbook" швейцарского института IMD, Дания по уровню конкурентоспособности среди ведущих экономик мира занимает 6 место. Дания остается в группе высокоразвитых стран мира, имеющих максимальные рейтинговые показатели ведущих мировых агентств "Moody's", "Standard & Poors" и "Fitch". Поэтому совершенно не удивительно, что основной целью деятельности Морской администрации Дании является превращение страны в ведущую морскую державу.

Актуальность изучения морского права Дании очевидна, поскольку Дания является одним из крупных центров морских перевозок, а датские компании - активные участники международной торговли.

Основы конституционного строя Дании, её историческое развитие.

Королевство Дании является одним из старейших европейских государств и самой древней монархией мира. Первые следы человека на территории Дании датированы рисс-вюрмским межледниковьем (примерно 100—70 тыс. лет назад). Однако судить о скандинавах до конца VIII в. н. э. главным образом приходится на основании вещественных памятников. Доказано, что в то время в Дании существовало сильнейшее развитие морских торговых связей с их соседями по другую сторону Балтийского и Северного морей. В VI-VIII вв. скандинавы сооружали уже целые корабли по 20 и более метров в длину, на много пар весел, с острым внешним килем и искусно сшитыми из гибких планок бортами. Корабли эти могли ходить под парусом, были маневренны и грузоподъемны. В VIII -IX вв. торговые пути Северной Европы приобрели на время важное значение в товарообмене между народами Запада и азиатскими странами. Возвышению скандинавских стран, в том числе и Дании, способствовали успешные походы викингов, мореходное искусство которых превосходило большинство государств.

Скандинавские флотилии проникли в Каспийское, черное, Средиземное и другие моря, они грабили берега Ирландии, Франции, Балтики, Италии, Испании и Северной Африки. Потомки викингов в XI в. осели во Франции (Нормандии), совершили новые крупные завоевания в Британии и Южной Италии, а обосновавшиеся в Исландии и Гренландии норвежцы достигли в X в. берегов Северной Америки. Дания в то время представляла собой наиболее развитую из скандинавских стран, а датские викинги были хорошо организованы и представляли собой планомерно организованные экспедиции. Походы датчан - основной поток скандинавской экспансии.

Походы датских викингов на каролингскую Францию были непрерывными вплоть до основания Нормандского государства в 911 г., это явление в истории прозвали датско-франкской войной. Викинги вмешивались в местные распри, нанимались на службы к различным феодалам. В середине IX в. датские викинги берут и грабят Париж, а также грабят Германию, поднимаясь по Рейну и Эльбе, проникают в арабский мир, опустошая берега Марокко и Испании.

Во второй половине IX в. главной жертвой датчан становится раздробленная Британия. В тот период северо-Восточное побережье Англии датчане начинают использовать для заселения, в последствие эти владения получили наименование Области "датского права" - Денло. В 911 г. в результате экспансии викингов в устье Сены образовалось герцогство Нормандское, которое достаточно быстро потеряло свой скандинавский облик, в отличие от Области датского права в Англии, которое существовало на протяжении нескольких столетий. На рубеже X-XI вв. возобновились походы датчан на Англию, возглавлял их король Свен Вилобородый. Его походы венчались успехом и перед своей смертью, после взятия Лондона (1014 г.) Свен Вилобородый объявил себя властителем Англии. Власть Свена унаследовал его сын Кнут, который известен в английской истории, как Кнут Великий, носивший титул "короля всей Англии и Дании, и Норвегии, и части Швеции". Однако после смерти Кнута его империя не долго просуществовала, так, Англия стала независимой в 1042 году, а Норвегия стала независимой в 1047 году.

Королевская власть в Дании достигла прочного положения в конце X в. во время правления Харальда Синеzubого. При нём впервые прочно соединились в одних руках все составные части средневековой датской державы - острова, Ютландия, Шлезвиг, Сконе.

Время от времени Дания расширила и утрачивала свой суверенитет в Англии, во всей Скандинавии и странах Балтии. Так, Дания переживала период расцвета и укрепления военно-политического могущества во время правления короля Вальдемара I Великого в 1157-1182 гг. Однако после антифеодального восстания в Сконе в 1180 г. в Дании начался период междоусобиц, смены королей и народных восстаний, который продлился вплоть до 1340 г.,

закончившийся избранием нового короля Вальдермара, сына Кристофера II. Предшествующее его правлению междоусобице повело за собою не только расчленение Дании и переход многих областей в чужие — шведские и немецкие — руки, но и сильнейшую анархию, и новому королю пришлось заново собирать земли датские в одно целое. Его блестящие успехи вооружили против него всех его соседей и в особенности ганзейские города.

В 1397 датский король Эрик, внук ее сестры был коронован королем Дании, Швеции и Норвегии, которые в том же году образовали союз трёх государств (в состав унии также входила Исландия) — Кальмарскую унию, столицей которой был Копенгаген. В результате образования Кальмарской унии, вся Скандинавия оказалась под владычеством датской короны. Однако Швеция много раз предпринимала попытки выйти из-под власти датской короны, и в 1523 году Швеция отделилась от Дании навсегда, а Кальмарская уния перестала существовать. Сложные отношения Дании и Швеции в вопросах распространения своего суверенитета порождали множество войн, которые продолжались до середины XIX века. Несмотря на отсутствие стабильного мира между Данией и Швецией, право Швеции и Дании в значительной степени пересекаются между собой. При этом датское право стало основой для права Норвегии и Исландии, которые, начиная с XIV в. И на протяжении 400 лет находились под единой политической властью Дании (Норвегия вышла из состава Дании в 1814 г. и перешла к Швеции, Исландия — в 1918 г.).

Законы скандинавских стран имеют несколько общих знаменателей с континентальными европейскими правовыми системами, тем не менее, римское право не оказало существенного влияния на законодательство скандинавских стран. Также датское законодательство имеет много общих черт со странами общего права, но при этом и значительно отличается от них. Поэтому, принято считать, что Дания и её коллеги - страны Северной Европы составляют свою собственную правовую семью.

Наиболее важным законом средневековья, составлявшим основу правового мышления Дании на протяжении нескольких столетий, был Закон Ютландии 1241 года. Этот закон был основным вплоть до XVII века и представлял собой первую попытку объединения и унификации правовых норм.

Абсолютизм в Дании был законодательно закреплён в 1660 г., с тех пор король Дании являлся абсолютным монархией. В этот период, на протяжении целого столетия, в XVII-XVIII вв. в Дании велась тяжёлая кропотливая подготовительная работа по унификации всех существовавших на тот период правовых норм, в результате которой был создан Датский кодекс короля Христиана 1683 (Danske Lov), объединивший в себе унифицированные нормы гражданского, уголовного и процессуального права. Датский

кодекс 1683 года был самым значительным законодательным актом до принятия первой Конституции Дании в 1849 г. Он объединяет шесть книг. В первой книг речь идет о судопроизводстве, во второй - о церкви, в третьей - о светских сословиях, торговле и семейном праве, в четвертой - о морском праве, в пятой - об остальном вещном праве и наследственном праве и, наконец, в шестой - об уголовном праве. Датский кодекс 1683 г. был первым источником морского права, закрепившим морские правовые обычаи.

На сегодняшний день Датский кодекс 1683 года официально не отменён. Однако многие его нормы не соответствуют современным реалиям, поэтому они были заменены нормами новых законов. Тем не менее, некоторые нормы не потеряли свою актуальность в отношении ряда вопросов. Например, в соответствии с Danske Lov регулируется субститутивная ответственность и, как следствие этого, предприятие помимо собственной вины несет ответственность за убытки, нанесенные одним из его рабочих или служащих третьим лицам.

Французская революция оказала значительное влияние и на скандинавские страны. Идея либерализма была быстро подхвачена скандинавским обществом, что привело к серьезным изменениям в политической и духовной жизни общества. Народ выдвигал требования покончить с остатками абсолютистской формы правления и предоставить большее участие гражданам в делах государства. Так, в конце XVIII века в Дании были проведены широкие реформы в духе философии просвещения, направленные на модернизацию общества. В 1788 г. была отменена крепостная зависимость крестьян, была проведена реформа образования, вводившая всеобщее начальное образование, в 1799 г. был принят достаточно либеральный Цензурный устав. Все эти реформы создавали благоприятные условия для ограничения монархии и дальнейшей либерализации общества.

Абсолютистская монархия была отменена в 1848 году, Конституционная монархия была введена в 1849 году с принятием первой Конституции. С тех пор Дания является конституционной монархией с представительной формой правления.

На данный момент в Дании действует Конституция, принятая в 1953 г., которая состоит из 11 частей, включающих в себя 89 разделов. Конституция представляет собой основной закон Дании, который определяет форму правления и закрепляет за Евангелической лютеранской церковью статус Официальной Церкви Королевства Дании, регламентирует правовой статус Короля и порядок престолонаследия, регулирует полномочия и взаимоотношения Короля, Фолькетинга, Правительства и Государственного совета, закрепляет порядок формирования Фолькетинга, устанавливает порядок его деятельности, регламентирует вопросы судостроительства, а также права и свободы граждан, определяет порядок изменения Конституции и порядок вступления её в силу. К

конституционным актам отнесен Закон о престолонаследии, принятый 27 марта 1953 г. В настоящее время во главе государства стоит Королева Маргрете II, вступившая на престол 14 января 1972 г. и представляющая династию Шлезвиг-Гольштейн-Зондербург-Глюксбург.

Конституция 1953 года устанавливает, что законодательная власть осуществляется Королем и парламентом (Фолькунтингом) совместно. Исполнительная власть принадлежит Королю и Совету министров, судебная — Верховному суду и нижестоящим судам. Суды юстиции имеют контроль над правительством и администрацией, а также разрешают вопросы по поводу конституционности парламентских актов.

Королевская власть наследуется в соответствии с Законом о престолонаследии от 27 марта 1953 года. Король должен принадлежать к Евангелическо-лютеранской церкви, и должен добросовестно придерживаться Конституционного закона. Формально, это король назначает и освобождает от должности премьер-министра и его министров. Кроме того, король дает королевскую санкцию на законопроекты, утвержденные парламентом. На практике правительство формируется премьер-министром. Парламент (Фолькетинг) состоит из одной палаты. Она состоит из 179 избранных членов, двое из которых избираются от Фарерских островов, а двое из Гренландии. Парламентские выборы проводятся каждые четыре года, если выборы по каким-либо причинам не назначаются ранее.

Судебная система Дании состоит из 24 окружных судов, Морского и Коммерческого суда Копенгагена, Восточного и Западного Высокого суда и Верховного суда. Специальный суд по предъявлению обвинений и пересмотру решений рассматривает дела о дисциплинарных санкциях в отношении судей и повторно рассматривает уголовные дела. Суды графств имеют окружную юрисдикцию, два Высоких суда имеют региональную юрисдикцию, и только Верховный суд имеет национальную юрисдикцию. Решения окружного суда могут быть обжалованы в Верховный суд. Решения Высокого суда могут быть обжалованы в Верховный суд. По общему правилу, дело может быть обжаловано только один раз. В отличие от других стран, датская судебная система не имеет специальные суды по административным делам, уголовным делам, гражданским делам или конституционным вопросам.

Дания является унитарным государством, состоящим из 14 амтов (областей), которые делятся на коммуны. Города Копенгаген и Фредериксберг выделены в самостоятельные административные единицы, но они обладают меньшими правами, чем области. Органы управления амтов возглавляют начальники амтов, назначаемые и освобождаемые от должности Королем по представлению Совета министров. В свою очередь начальники амтов по представлению местных советов назначают и освобождают от должности старост коммун и бургомистров муниципалитетов. Такое положение

обеспечивает целостность исполнительной власти по вертикали и жесткий контроль за деятельностью низовых ее звеньев. Представительными органами на местах являются советы амтов, коммун и муниципалитетов, которые избираются непосредственно населением на четырехлетний срок. В состав Дании входят две самоуправляющиеся территории — Фарерские острова и Гренландия.

Правовая система Дании находится под значительным влиянием европейского законодательства, так как Дания является государством-членом Европейского Союза. Большая часть датских законодательных актов и нормативных актов являются результатом обязательств перед Европейским Союзом. Однако Дания не участвует в Европейском Союзе гражданства (это положение было включено в Амстердамский договор), в Европейском экономическом и валютном союзе, не принимает участия в принятии наднациональных решений и осуществлении действий в области общей обороны, и не принимает участия в наднациональном сотрудничестве в сфере юстиции и внутренних дел.

Правила, выпущенные Европейским Союзом, непосредственно применимы в Дании и имеют приоритет над национальным законодательством. Директивы Европейского союза должны быть включены в датское законодательство для эффективной реализации их.

Основы морского коммерческого права Дании.

Первые правила, касающиеся осуществления мореплавания возникли в глубокой древности вместе с развитием межгосударственных связей и морской торговли. С течением времени накопилось множество правил, касавшихся порядка перевозки грузов по морю, случаев кораблекрушения и ответственности перевозчика, распределения убытков, а также портовых работ и так далее. Эти правила не были закреплены ни в одном правовом акте, однако на практике соблюдались купцами при осуществлении торговли, другими словами, свод этих правил приставлял собой неписаный кодекс торгового мореплавания.

Обширная законодательная база в сфере торгового мореплавания сложилась на протяжении последних 50 лет. Именно в середине XX века произошел скачок в развитии морского права. Так, на международном уровне были приняты и ратифицированы многими государствами конвенции, которые сейчас регулируют все законодательства, связанные с морем, делимитацией морских пространств, осуществлением морских перевозок, экологической безопасностью и многими другими отношениями, связанными с судоходством. Тем не менее, в скандинавских странах, начиная с X в. предпринимались попытки определить ширину территориальных прибрежных государств для осуществления рыболовецкой деятельности.

Начиная с XV и до XVIII, в Скандинавских странах действовали законы Висби, основанных на более ранних Олеронских правилах, которые представляли собой судебные

решения, вынесенные морским судом города Орелон, и морских правилах, родившихся в Амстердаме. Так, в 1505 году в Копенгагене правила Висби были переведены на саксонский язык и выступали основным источником морского права в Дании. Наряду с правилами Висби, одним из первых кодифицированных источников морского права, выступал Датский кодекс 1683 года, четвертая часть которого была посвящена морскому праву.

В XV в. суверенитет Дании распространялся на Балтийское и Северное море, а также на побережье Атлантического океана, это позволяло Дании устанавливать выгодные для неё режимы судоходства без каких-либо ограничений. Так, в 1429 г. проход через проливы Зунд и Бельт (Большой и Малый) стали облагаться данью. А в 1432 г. Данией был установлен запрет на рыболовство у берегов Норвегии. В 1432 году король Дании и Норвегии Эрик заявил, что он никому не позволит без его специального разрешения заниматься рыболовством в морях, примыкающих к Норвегии. И позже, в XVII веке, Дания претендовала на исключительное право рыболовства в водах, омывающих Исландию и Гренландию. С XVII- XVIII вв. суверенитет Дании и Швеции распространялся на значительную часть Балтийского моря, данный факт нашёл своё отражение в морском законодательстве этих стран.

Такая ситуация не устраивала другие морские государства Европы, поэтому вопрос о разграничении морских пространств возник еще в XV в., и приобрел свою актуальность в XVII в. во время Датско-Шведских притязаний в отношении Балтийского моря. В тот период набирала популярность теория свободного моря, которая была обоснована знаменитым голландским юристом Гуго Гроцием в своей книге «Свободное море», написанной в 1609 г. Эта теория была поддержана большинством государств. Так, в Датский ордонанс (1661 г.) было включено понятие "предела видимого горизонта", тем самым суверенитет Дании в морских пространствах был значительно ограничен территориальными водами, а в 1745 году, Дания установила 4-мильную ширину своих территориальных вод. В XVII веке за Данией было признано исключительное право рыболовства в полосе, омывающей берега Исландии, шириной в 24 морские мили. Окончательное утверждение принципа свободы открытого моря в качестве общепризнанного начала международного права произошло значительно позже, во второй половине XVIII века.

Так, морское право Дании складывалось не только из внутренних нормативно-правовых актов, но и на основании международных конвенций и двусторонних соглашений (например, Копенгагенский трактат 1758 г.)

На сегодняшний день морское законодательство Дании формируют следующие нормативно-правовые акты:

Международные Конвенции, которые являются основой для национальных законодательных актов.

- Конвенция ООН по морскому праву 1982 года;
- Йорк-Антверпенские правила 1974 года (с изменения на 2004 г.);
- Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 года;
- Международная Конвенция о гражданской ответственности за убытки причиненные загрязнением моря нефтью 1969 года;
- Конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновений судов 1910 года;
- Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 года;
- Международная Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года;
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78);
- Международная Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года;
- Международная конвенция о спасании 1989 года;
- Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 года;
- Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) 1924 года;
- Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года;
- Международная Конвенция по установлению международного фонда для компенсации убытков, причиненных загрязнением моря нефтью 1971 года
- и некоторые другие.

Законодательные акты Европейского Союза, подлежащие имплементации в национальное законодательство:

- Директива № 75/442/ЕЭС от 15 июля 1975 г. об отходах;
- Директива № 91/689/ЕЭС от 12 декабря 1991 г. об опасных отходах (дополнена Директивой № 94/31/ЕС от 27 июня 1994 г.)
- Европейский Регламент Совета (ЕС) № 392/2009 об ответственности перевозчиков пассажиров на море в случае аварий;
- Некоторые другие.

Внутреннее законодательство Дании. Основные законы, регламентирующие морское и морское коммерческое право:

- Danish Merchant Shipping Act (Søloven) (Закон «О торговом судоходстве») 1994 года (с изменениями 2014 г.).

- Bekendtgørelse af lov om havne (Закон «о портах») 2009 года (с изменениями 2012 г.)

- Consolidated lodslov (Лощманский закон) 2006 г. (с изменениями на 2016 г.)

- Consolidated act on the manning of ships (Закон «О комплектовании судов») 2010 г. (с изменениями 2012 г.);

- Bekendtgørelse af lov om beskyttelse af havmiljøet (Закон «О защите морской среды») 2014 г. (с изменениями 2017 г.);

- Bekendtgørelse af lov om søfarendes ansættelsesforhold (Закон «О моряках») 2011 года (с изменениями 2013 г.).

Морская администрация и Морской суд Дании.

Морская администрации Дании (Søfartsstyrelsen) была создана в 1988 г. и является частью Министерства экономики и развития. Главной целью Морской администрации является обеспечение безопасности судоходства и развитие морской промышленности Дании. Морская администрация создаёт условия для конкуренции и роста морской промышленности, устанавливает правила по безопасности мореплавания, навигации, социальным условиям моряков и рыбаков, устанавливает требования к безопасности судов для здоровья и окружающей среды. Морская администрация занимается обследованием и сертификацией судов, обеспечивает навигацию и предоставляет навигационную информацию, обеспечивает лоцманскую проводку.

С 1862 года в Дании существует Морской торговый суд Копенгагена, который с момента своего образования заслушивает дела, касающиеся морских и коммерческих споров со всей страны. Компетенция Морского торгового суда была расширена, и сегодня суд рассматривает дела, касающиеся Закона о товарных знаках Дании, Закона о дизайне, Закона о маркетинговой практике, Закона о конкуренции, дел, касающихся условий международной торговли, а также других коммерческих вопросов.

Дело, принятое городским судом или Морским и торговым судом, может быть обжаловано в Верховном суде Дании. Верховный суд Дании выступает в качестве третьей инстанции.

Процедура, применяемая к искам, возбуждаемым в ходе арбитража и посредничества, зависит от соглашения сторон и от того, предусмотрели ли стороны в договоре арбитражную оговорку.

Государственные органы, осуществляющие расследование инцидентов в случае столкновения, заземления и других крупных аварий.

Датский Морской Совет по расследованию несчастных случаев на производстве («DMAIB») является независимым подразделением Министерства экономики и развития Дании. DMAIB расследует морские несчастные случаи и несчастные случаи с участием моряков на датских и гренландских торговых и рыболовных судах, а также несчастные случаи на иностранных торговых судах в датских и гренландских водах.

Расследования, проводимые DMAIB, обеспечивают получение информации об обстоятельствах, связанных с дорожно-транспортным происшествием, и направлены на выяснение последовательности событий и причин, ведущих к вышеупомянутым авариям. Цель исследований, проводимых DMAIB, заключается не в установлении правовой, экономической или уголовной ответственности, а в сборе информации, позволяющей судовладельцам принимать меры для предотвращения подобных аварий в будущем.

Характеристика основных законов Дании в области торгового мореплавания.

Закон «О торговом судоходстве» Дании (дат.- Søløven/ англ. – Danish Merchant Shipping Act - DMSA) представляет собой кодифицированный нормативно-правовой акт, являющийся основным источником, регулирующим отношения торгового мореплавания на территории Королевства Дании. DMSA состоит из 6 разделов, объединяющих 22 главы, некоторые из которых утратили силу. В нем содержатся правила, касающиеся судов, плавающих под флагом Дании, их регистрации, ипотеки, аресте, фрахтовании; несчастных случаев в результате столкновений судов при перевозке грузов, пассажиров и их багажа, расследования этих случаев; спасания; ответственности; морского страхования и судовых документов. Так, структура закона выглядит следующим образом:

Раздел I – «Судно» (глава 1 - о судах, глава 2- регистрация в реестре судов, глава 3- о судовой ипотеки и т.д., глава 4- о задержании судна);

Раздел II – «Судоходные компании» (глава 5- о партнерской перевозке, глава 6 - о капитане)

Раздел III – «Ответственность» (глава 6а –общие положения , глава 7- страхование морских требований, глава 8 - о столкновения повреждения глава 8а- исключена, глава 9- об ограничении ответственности в соответствии с правилами Лондонской конвенции 1976 года, глава 9а - касается ответственности за ущерб, причиненный бункерным топливом глава 10- об ответственности и компенсации за ущерб от загрязнения нефтью, глава 10а-исключена, глава 10б – исключена, глава 11- Опущена, глава 11а - о страховании судов, зарегистрированных в датском регистре бербоут, глава 12 - об ограничении средств).

Раздел IV – «Соглашения» (глава 13 - о грузовом транспорте, глава 14 – о Фрахтования судна, глава 15- перевозка пассажиров и багажа, глава 15 в-права пассажиров).

Раздел V –« Морские аварии» (глава 16- о спасание, глава 17 общая авария, глава 18- судовые книги, морское расследование и т.д.).

Раздел VI – «Заключительные положения» (глава 19 - об ограничении, глава 20- коммуникация, глава 21 - о наказании, глава 22 - о законе и вступление в силу).

Понятие судна и регистрация судов. Раздел I DMSA посвящен судам и имеет одноименное название «Судно». Он включает в себя 4 главы: глава 1 – «о судах», глава 2 – «регистрация в реестре судов», глава 3 – «о судовой ипотеке», глава 4 – «о задержании судна». В соответствии с положениями Раздела I DMSA, Для того, чтобы корабль считался датским и плавал под датским флагом, он должен принадлежать датскому подданному. В свою очередь датским подданным признается:

1. Датский гражданин;
2. Орган государственной власти Дании или муниципалитет;
3. Юридические лица, зарегистрированные в качестве таковых в соответствии с законодательством Дании, а также юридические лица, учрежденные на основании закона Дании, фонды и ассоциации Дании.
4. Общество с ограниченной ответственностью, Совет директоров, который не меньше, чем на 2/3 состоит из датских граждан.

Для коммерческих судов, которые не могут считаться датскими, на основании вышеуказанных пунктов, существуют определённые условия регистрации в качестве датского судна, в частности, судно должно управляться, контролироваться и направляться из Дании.

Для торговых судов, принадлежащих юридическим лицам, которые не подпадают под действие правил Европейского союза о свободе создания и предоставлении услуг для бизнеса, устанавливаются правила, согласно которым компания должна создать вторичное учреждение в Дании путем создания филиала или агентства.

Для судов, кроме торговых судов, которые не могут считаться датскими, но относятся к лицам, компаниям и т.д., которые охвачены правилами Европейского союза о свободе создания, свободе передвижения и предоставлении услуг для бизнеса, устанавливаются правила об условиях регистрации в качестве датского судна, включая требование о том, что судно должно управляться, контролироваться и направляться из Дании.

Все суда, которые зарегистрированы в Датском Судовом Регистре, получает право плаванья под флагом Дании. Суда не могут находиться в плавании, не имея сертификатов

гражданства. Этот сертификат должен храниться на судне и в случае необходимости предъявляться властям.

При регистрации каждое судно наделяется отличительными буквами и цифрами, которые наносятся на судно и не подлежат изменению или удалению, за исключением случаев, когда судно исключается из Датского Судового Регистра. В случае, когда судно исключается из регистра, оно теряет право на название. Патентное ведомство ведет реестр знаков и служебных флагов. Все зарегистрированные знаки и флаги судна должны быть четко отличимы друг от друга и зарегистрированы.

Датские суда должны иметь порт приписки. Для рыболовецких судов портом приписки должен служить порт, а для остальных порт или город. Название и порт приписки должны указываться на самом судне. Глава вторая данного раздела, посвящённая регистрации судов содержит перечень технических требований, необходимых для регистрации. Также для регистрации судна, приобретенного в иностранном государстве, необходимо предоставить документы, подтверждающие отсутствие регистрации судна в реестре судов государства, в котором покупалось либо строилось судно. Регистрация может быть произведена только в том случае, если страна, из которой было приобретено судно, и в которой судно зарегистрировано в морском реестре судоходства или судостроительном регистре, не присоединилась к Международной конвенции 1967 года «Об унификации некоторых правил, касающихся морских залогов и других залогов на судне» или Международной конвенции 1967 года «О регистрации прав на строящиеся суда».

Суда, которые были построены и имеют валовую вместимость 20 или более единиц подлежат регистрации в судовом регистре. Суда с валовой вместимостью 5 или более, но менее 20, могут быть по заявлению владельца зарегистрированы в судовом регистре.

Плавающие доки, кабельные барабаны, контейнеры с жидкостями и другое подобное оборудование не считаются судами. Баржи, зажигалки, земснаряды, плавучие краны и т. п. считаются судами, но освобождаются от регистрации, если они не оснащены механизмами для движения. Прогулочные суда также не могут быть зарегистрированы в судовом регистре.

Основным условием исключения судна из регистра является случай, если владелец судна больше не может, считается датским подданным или не соответствует требованиям, установленным для владельцев судов. Также военные корабли не подлежат регистрации в Датском регистре судоходства.

Владельцы судов, зарегистрированных в датском реестре и судовом регистре должны платить ежегодные взносы за судно.

Владельцы судов, внесенных в реестр судов и в судовой регистр, должны платить ежегодную плату за каждое судно в размере:

- Для судов валовой вместимостью до 20 единиц - 800 кр.
- Для судов валовой вместимостью от 20 до 500 т - 1600 кр.
- Для судов валовой вместимостью 500 или более - 2,400 кр.
- Для судов, которые ни имеют измеренный валовой тоннаж или отмеренное

брутто - регистровых тоннах - 800 кр.

- Для судов, зарегистрированных в Гренландии, находящихся в собственности людей, которые проживают в Гренландии, а также компаний и т.д., которые базируются в Гренландии положения DMSA не применяются.

- И некоторые другие условия.

Морской залог и ипотека. Глава 3 о морском залоге и ипотеке содержит следующие положения. Зарегистрированное право на судно (залог, ипотека) включает в себя, если не оговорено иное, также котлы, двигатели, радиооборудование, гидролокатор, орудия лова, инструменты и принадлежности, приобретенные за счет владельца и для укладки судна, даже если они временно отделяется от судна.

Следующие требования на судне должны быть обеспечены морским залогом:

- Заработная плата и другие суммы, причитающиеся капитану и другим членам экипажа судна в связи с их работой на борту;
- портовые, лоцманские и иные сборы;
- компенсация за причинение телесных повреждений при эксплуатации судна;
- компенсация за ущерб имуществу при эксплуатации судна;
- вознаграждение за спасание судов, терпящих бедствие.

Арест судна. Дания является участником Международной конвенции 1952 года об аресте морских судов. Арест судов может осуществляться в качестве обеспечения морских требований. Претензии, которые рассматриваются как морские претензии в соответствии с DMSA, соответствуют требованиям, перечисленным в Конвенции об аресте 1952 года.

Арест может также осуществляться в качестве залога за неморские денежные требования в соответствии с Законом Дании об отправлении правосудия, если исполнение невозможно, если в противном случае значительно уменьшится вероятность оплаты, т. е. если предполагается, что арестант попытается скрыть его имущество, и если заявитель не желает задерживать судно.

По общему правилу может быть арестовано только конкретное судно, в отношении которого возникло морское требование. Арест судна без ответственности владельца за основной иск возможен только в том случае, если требование обеспечено залогом. Арест на связанных кораблях невозможен.

Сторона, желающая арестовать судно, должна представить заявление для ареста в компетентный исполнительный суд. После того, как исполнительный суд распорядился о его аресте, он должен начать процедуру проверки в течение недели. Во время проверочного производства суд определяет, был ли арест законным или противоправным. Если суд приходит к заключению, что арест был неправомерным, например, если у задержанного не было действительного требования, арест будет отменен.

DMSA предоставляет законное право удержания морского судна для определенных требований, в том числе: заработная плата и другие суммы, причитающиеся капитану и морякам в связи с их работой на борту, портовых, канальных, а также на других судоходных путях сборов и лоцманский сбор, компенсация за причинение телесных повреждений в прямой связи с эксплуатацией судна, компенсация за ущерб имуществу в прямой связи с эксплуатацией судна, если требование не может быть основано на договоре или вознаграждение за спасение, удаление затонувших судов, и общую аварию.

Столкновения судов, морские катастрофы. В случае столкновения, заземления или других крупных аварий стоит руководствоваться нормами Раздела III DMSA.

Дания ратифицировала Брюссельскую Конвенцию 1910 года об унификации некоторых правил относительно столкновения судов, а глава 8 DMSA, регулирующая коллизию, основывается на данной Конвенции. Так, если произошло столкновение, и единственное судно считается виновным, то судовладелец обязан возместить любой ущерб или ущерб, вызванный этим столкновением, будь то ущерб причинённый товарам, судну или физическим лицам. Если, с другой стороны, оба судна считаются виновными, размер компенсации будет определяться в соответствии с размером ущерба, причинённого каждым судном (одна треть, половина, или две трети из общего ущерба).

DMSA не содержит положений о виновности стороны вследствие халатности или ошибки управления, которое часто используется судами для установления ответственности. Данное положение содержится в Датских правилах морских перевозок (Danish Seaway Rules), которые основываются на Международных правилах предотвращения судов в море (МППСС-72). Таким образом, несоблюдение Правил Морского судоходства часто будет считаться халатностью.

Если невозможно установить вину между двумя сторонами, обе стороны, как правило, обязаны возместить 50% причиненного ущерба, и если ни одна из сторон не может

считаться виновной, обе стороны будут вынуждены нести свою ответственность за потери и убытки.

Расчет убытков по общей аварии и распределение убытков при такой аварии осуществляются в соответствии с правом, действующим в том месте, где груз отделяется от судна.

Морское страхование.

Владелец судна, плавающего под датским флагом и имеющего валовой тоннаж 300 или более, должен иметь страховку, покрывающую морские требования. Такое судно не может эксплуатироваться, если оно не имеет сертификата, подтверждающего факт его страхования. Такой сертификат должен храниться на борту судна и предъявляться по просьбе властей. Это же правило применяется к судну, плавающему под датским флагом, осуществляющему заход и выход из датского порта, погрузку и разгрузку в Дании или на континентальном шельфе Дании, или осуществляющему определённые задачи в территориальных водах Дании, если судно имеет валовый тоннаж 300 и более.

Датская морская администрация (Søfartsstyrelsen) устанавливает правила о страховом свидетельстве. Если на судне нет страхового свидетельства, Датская морская администрация или другие уполномоченные этим органом власти высылают судно из датских портов.

Данные положения не распространяются на военные суда и суда, принадлежащие государству, используемые в некоммерческих целях.

Загрязнения. Датские правила, регулирующие загрязнение нефтью, закреплены в главах 9а и 10 DMSA, основаны на Международной конвенции 1969 г. (Протокол 1992 года) о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью («CLC»), Международной конвенции 1992 года о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года нефтью и Дополнительного фонда 2003 года.

Зарегистрированный судовладелец несет полную ответственность за любые потери или ущерб, вызванные утечкой нефтепродуктов с судна, перевозящего нефть навалом. Применяются ограничения ответственности, изложенные в CLC. Судовладелец, который рассматривается как причинивший ущерб с намерением или грубой неосторожностью лишается права на ограничение ответственности.

Дания также ратифицировала Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб, причиненный бункерным топливом 2001 года. В соответствии с этим зарегистрированный судовладелец несет полную ответственность за любые убытки или ущерб, вызванные сбросом или утечкой бункерного топлива. Датские правила, регулирующие защиту морской среды, включают также Конвенцию 1973 года о

предотвращении загрязнения моря с судов с поправками, внесенными в Протоколы 1978 и 1997 годов («МАРПОЛ 73/78»).

Дания подписала, но еще не ратифицировала Международную конвенцию 1996 года об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой опасных и вредных веществ по морю в соответствии с поправками, внесенными Протоколом 2010 года («Протокол HNS»). Поскольку Протокол HNS не был ратифицирован, убытки от загрязнения, не связанные с нефтью, регулируются внутренними датскими правилами. Согласно этим правилам, оператор судна несет строгую ответственность за любой ущерб от загрязнения, который не был вызван сбросом или утечкой бункерного масла, или сброс или утечку нефти с судна, перевозящего нефть навалом.

Судовладелец не несет ответственности, если он докажет, что ущерб

1) является следствием войны, военных операций, гражданской войны, восстания или стихийного явления исключительного, неизбежного и непреодолимого характера;

2) был полностью вызван действием третьей стороны с намерением причинить ущерб или

3) был причинён полностью по вине или небрежности со стороны публичных властей в отношении содержания огней и других навигационных средств.

Кроме того, в качестве государства-члена ЕС Дания подчиняется действующей Директиве ЕС об отходах, которая применяет общий принцип «загрязнитель платит», который может отменять любую из упомянутых выше конвенций.

Ограничение ответственности судовладельца и перевозчика. Дания ратифицировала Протокол 1996 года о внесении изменений в Конвенцию об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года. Согласно DMSA, судовладелец имеет право на ограничение ответственности.

«Судовладелец» определяется как сторона, которая оснащает, экипажи, и управляет судном за свой счет. Кроме того, владелец судна (который не судовладелец), пользователь, фрахтователь, менеджер, и тех, кто предоставляет услуги в прямой связи с операциями по спасанию может ограничить свою ответственность. Лица, за действия которых несет ответственность судовладелец или любое из вышеперечисленных лиц, могут также ограничить ответственность, а страховщик ответственности по искам, с ограничениями, может ограничить ответственность в той же степени, что и застрахованный.

Лицо не имеет права ограничивать ответственность, если утрата или повреждение возникли в результате личного действия или бездействия, совершенных с намерением причинить такую потерю или ущерб, или безрассудно, и со знанием того, что такой ущерб вероятно мог произойти.

Судовладелец имеет право ограничить свою ответственность на 3 миллиона SDR для судна с грузоподъемностью не более 5000 единиц тоннажа. Для судна с большим тоннажем это количество увеличилось на дополнительные 420 SDR для каждой дополнительной единицы тоннажа. Общая сумма компенсации ни в коем случае не может превышать 59,7 млн. SDR.

Что касается перевозчика, то Перевозчик может ограничить ответственность за особые права заимствования 2 за килограмм потерянного или поврежденного груза или специальных прав заимствования 667 за упаковку или единицу, в зависимости от того, какая сумма больше. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, если ущерб возник в результате действия или бездействия перевозчика, вызванного с намерением причинить указанный ущерб, или безрассудно и со знанием того, что ущерб, вероятно мог возникнуть.

Ограничительный фонд. В Морском торговом суде Копенгагена может быть установлен ограничительный фонд, если судно было арестовано, если начато судебное разбирательство, или если были приняты другие правовые меры в отношении требования, которое может быть ограничено. Морской торговый суд учреждает фонд, когда выплачивается сумма ограничения, включая проценты, внесение депозита или достаточное обеспечение.

Правила перевозки грузов. Дания ратифицировала Гаагско-Висбийские правила, и эти правила были реализованы в DMSA. Однако несколько положений в DMSA основаны на Гамбургских правилах, хотя Дания не ратифицировала Гамбургские правила. Наконец, некоторые положения являются чисто скандинавскими положениями. Датские правила в отношении претензий на груз практически идентичны правилам, принятым в других северных странах, и эту смесь конвенций иногда называют «скандинавским компромиссом». Дания подписала Роттердамские правила 23 сентября 2009 года.

1) Перевозчик. Перевозчиком считается любое лицо, которое заключает договор с грузоотправителем на перевозку грузов по морю. Перевозчик обязан гарантировать, что судно, которое будет использоваться для перевозки, является судходным, правильно укомплектовано и оснащено, и что трюмы, холодильные камеры и морозильные камеры, а также все иные части судна, в которые загружаются товары, находятся в хорошем состоянии и пригодны для получения, перевозки и сохранения груза.

Если товар утрачен или поврежден или задержан, перевозчик обязан уведомить об этом лицо, назначенное грузоотправителем как можно скорее.

Если товар поставляется в соответствии с накладной, при получении товаров грузополучатель обязан уплатить фрахт и другие претензии, причитающихся перевозчику в соответствии с коносаментом.

Если товар не забирается получателем в срок, установленный перевозчиком или в противном случае, в течение разумного срока, он может храниться за счет получателя. Грузополучатель должен быть надлежащим образом уведомлен, что товар был поставлен на хранение, в уведомлении должен быть указан разумный срок, по истечении которого товары могут быть проданы или утилизированы.

Перевозчик несет ответственность за товар в течение периода, в котором груз находится в его ведении в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки. Перевозчик несет ответственность за повреждение груза, которое произошло во время перевозки. Перевозчик может, однако, избежать ответственности, если докажет, что потеря или повреждение не были вызваны какой-либо виной или небрежностью со стороны его или любого лица, за которого он несет ответственность.

Перевозчик, выполняющий часть рейса, несет ответственность только за фактически выполненную им часть перевозки.

Как контрактный перевозчик, так и исполняющий перевозчик могут избежать ответственности, если потеря или повреждение груза были вызваны ошибкой или небрежностью в навигации или управлении судном капитаном, экипажем, пилотом или другими лицами, которые работают на службе судна. Кроме того, ответственность может быть предотвращена в случае пожара, если только он не вызван по вине или небрежностью самого перевозчика.

Срок исковой давности составляет 1 год. Правообладатель коносамента имеет право предъявить иск

2) Грузоотправитель. Если грузоотправитель намерен отправить опасные грузы, он обязан маркировать товар как таковой. Кроме того, грузоотправитель обязан сообщать перевозчику (или суб-перевозчику) об опасном характере груза и, при необходимости, о любых мерах предосторожности, которые должны быть предприняты. Если грузоотправитель не информирует перевозчика об опасном характере груза и если получатель груза иначе не знает об опасном характере, грузоотправитель строго отвечает перед перевозчиком за ущерб и любые другие убытки, возникшие в результате перевозки таких товаров. Перевозчик или суб-перевозчик может отказаться от перевозки, обезвредить или уничтожить груз, как того требуют обстоятельства, без каких-либо обязательств по выплате компенсации. При транспортировке неопасных грузов, грузоотправитель несет ответственность за убытки, понесенные перевозчиком, в том числе ущерб, причиненный судном, если такая утрата или

повреждение были вызваны по вине или небрежности грузоотправителя или любого человека, за которого он несет ответственность.

Спасание. Если стороны заключают соглашение о спасении, то стандартная форма договора о спасании Ллойда является приемлемой, но не обязательной. Любой может выполнить спасательную операцию, и судовладелец может решить, кому из нескольких возможных спасателей следует выполнить операцию.

Операция по спасению определяется как действие или деятельность, чтобы помочь судну или любому другому имуществу, разрушенному или находящемуся под угрозой в судоходных водах или в любых других водах. Только операции по спасению с положительным результатом дают право на внесудебное урегулирование, но действует специальный компенсационный режим для безуспешных операций по спасению судов, которые могут нанести ущерб окружающей среде.

Вознаграждение за спасение обеспечивается морским залогом на судно и груз. Лицо, ответственное за вознаграждение за спасение, должно обеспечить обеспечение иска, включая проценты и расходы. Как только обеспечена безопасность, спасатель может не осуществлять платеж по морскому залог.

Bekendtgørelse af lov om havne (Закон «о портах») 2009 г. устанавливает правовой режим портов Дании. Закон состоит из 7 глав: Сфера действия закона; Строительство; Техническое обслуживание и вывод из эксплуатации портов; Приемлемость для порта; Организационные формы; Занятость; Портовые сооружения; Порядок возмещения; Штрафы, переходные положения и вступление в силу. Данный закон применяется к портам, которые используются для коммерческого обращения товаров, транспортных средств, перевозки пассажиров и вылова рыбы. Закон не распространяется на порты Гренландии и Фарерских островов.

Строительство нового порта, его расширение или изменение производится с разрешения министра транспорта. Министр транспорта также распределяет расходы между портами.

На сегодняшний день в Дании существует более 60 портов. Большинство из них являются портами местного значения, некоторые из них расположены на материковой части, а некоторые на островах. В законе определены 5 категорий портов:

1. Государственный порт;
2. Муниципальные порты;
3. Независимые муниципальные порты;
4. Компания с ограниченной ответственностью (полностью или частично принадлежащая муниципалитету);

5. Частные порты.

Государственные порты - это порты подчиняются Министру транспорта и управляются советом порта, который назначается Министром. Муниципальные порты являются частью муниципальной администрации и управляются советом порта в составе муниципалитета. Независимые муниципальные порты представляют собой независимые предприятия, которые управляются советом директоров, избираемым местным советом при муниципалитете. Компания с ограниченной ответственностью полностью или частично принадлежит муниципальным властям, являются коммерческими предприятиями. И наконец, частные порты принадлежат паромным, энергетическим и иным компаниям.

Первые четыре порта являются общественными и обязаны принимать любое судно, заходящее в порт. А частные порты таких обязательств не имеют. Все это сказывается на уплате налогов. Таким образом, общественные порты освобождаются от уплаты налогов, тогда как частные порты обязаны их уплачивать.

Портовые власти несут ответственность за строительство и управление инфраструктурой порта, включая причалы, бассейны, склады, другое оборудование для обслуживания судов, стивидорных компаний. А в качестве источников покрытия затрат выступают портовые сборы, которые представляют собой плату за услуги, предоставляемые судам, а также плата за услуги не связанные с обслуживанием судов и арендная плата. Министр транспорта может решить, что задачи, связанные с безопасностью портовых сооружений и портов в определенной степени, могут выполняться частными лицами.

Порт, независимо от организационно-правовой формы может:

- взимать плату за эксплуатацию и строительство портовой инфраструктуры, включая волноломы, причалы и доки;
- сдавать в аренду земельные участки и существующие здания в гавани для частных компаний на рыночных условиях;
- участвовать в сотрудничестве с другими портами по вопросам эксплуатации и развития портовой инфраструктуры, зданий и сооружений, а также приобретения товаров и услуг.

Министр транспорта может устанавливать общие правила по соблюдению порядка в портах Дании. Министр транспорта может также устанавливать индивидуальные правила для каждого порта по рекомендации портовых властей.

Управление всеми датскими портами осуществляет Совет портов. Совет состоит из пяти членов, назначаемых министром транспорта. Председатель является выпускником юридического факультета. Четыре других члена, представляют соответственно технические

вопросы эксплуатации судов, условия перевозок, условия и экспертизу рыбного промысла. Совет устанавливает даты созыва Генеральной Ассамблеи (собрание проводится раз в два года в четные годы) и определяет круг вопросов, которые будут рассматриваться на собрании.

Портовые сборы государственным портам устанавливаются Министром транспорта или уполномоченным им лицом. В остальных портах, каждый конкретный порт самостоятельно определяет размер портовых сборов. Однако государство может установить верхние и нижние пределы, чтобы исключить случаи монополизма и демпинга.

Плата за предоставление лоцманских услуг регулируется государственной службой, именуемой Лоцманское управление.

В систему портовых сборов в Дании входит 2 вида сборов, а именно:

- сборы с судов;
- сборы с грузов.

Сборы с судов представляют собой судовые сборы и ледовые сборы.

Судовой сбор является местным сбором, который представляет собой плату за пользование акваторией порта, оборудованием и сооружениями.

Ледовый сбор является государственным сбором и взимается по указанию государства за обеспечение зимней навигации.

Сбор с грузов взимается за каждую тонну перегруженного груза. Причем в одних портах он оплачивается грузоотправителем или грузополучателем, а в других он может в одних случаях оплачиваться судном, а в других грузоотправителем или грузополучателем.

НДС со сборов, оплаченных судами, занятыми в международных перевозках не уплачивается, а при каботажных перевозках взимается.

Таким образом, подводя итог всему вышесказанному, можно сделать вывод о том, что наличие дополнительных источников доходов, может быть существенным фактором, влияющим на стоимость захода судна в порт. Таким фактором являются грузовые сборы, взимаемые с судовладельцев.

Правила использования лоцманской проводки содержатся в Лоцманском законе (Consolidated lodslov). Лоцманская проводка распространяется на территориальные воды Дании и Датскую ИЭЗ, а также за пределами других прибрежных государств, исключительные экономические зоны которых проходят через Ла-Манш, Северное море, Скагеррак, Каттегат и Балтийское море.

Так, в соответствии со ст. 4 данного закона во внутренних и внешних территориальных водах лоцманская проводка является обязательной для судов:

- 1) перевозящих нефть и или неочищенную нефть, не обеспеченных инертным газом;
- 2) перевозящих химикаты;
- 3) перевозящих газы,
- 4) перевозящих более 5000 тонн бункерного топлива или
- 5) загруженных высокорadioактивным материалом.

Датская морская администрация устанавливает правила освобождения некоторых судов от лоцманской проводки и от обязательной лоцманской проводки в определенных водах.

Датская морская администрация назначает проведение лоцманской проводки, если это требуется в интересах общественной безопасности, безопасности судоходства, поддержания порядка, предотвращения загрязнения окружающей среды или других важных общественных интересов.

Также некоторые суда, которые не подпадают под вышеупомянутые условия, в соответствии с международным правом имеют доступ к плаванию через акваторию без использования лоцмана.

Лоцманская проводка может осуществляться только лицами, имеющими действующее свидетельство лоцмана, выданное Морской администрацией Дании. Степень лоцманской проводки, осуществляемой лоцманом, должна соответствовать его свидетельству и не выходить за его рамки.

Датская морская администрация выдаёт лоцманский сертификат по заявлению с соблюдением следующих требований:

- 1) Лицо способно управлять судном независимо от их размера;
- 2) имеет опыт работы в течение нескольких лет в качестве магистра или главного помощника в соответствующей перевозке;
- 3) является пригодным с медицинской точки зрения;
- 4) обладает специальными знаниями и опытом в области лоцманской проводки;
- 5) прошёл теоретическую подготовку по вопросам профессиональной подготовки;
- 6) прошёл обучение лоцманской проводке и совершению специальных маневров;
- 7) прошел тест на пригодность;
- 9) не имеет непогашенного долга на сумму в размере 50 000 крон. И выше.

Владелец сертификата на осуществление глубоководной проводки, выданного иностранным органом, может обменять свой сертификат сертификатом на соответствующий датский сертификат.

Лоцманская проводка в датских водах может выполняться только лоцманами, нанятыми «Данпилотом» (DanPilot), и лоцманами, работающими в частной лоцманской службе, которая была санкционирована Датским морской администрацией.

Датская морская администрация может предоставить частное лоцманское разрешение на проведение пилотирования в датских водах. Лицензия на осуществление такой деятельности выдается на срок до 4 -х лет.

Капитаны судов, которые имеют глубокие знания о морском пространстве, о судне могут получить сертификат об освобождении от лоцманской проводки, и могут быть допущены к управлению судном без использования лоцмана в районах с лоцманской проводкой. Морская администрация определяет правила получения свидетельства об освобождении от лоцманской проводки, включая требования, подтверждение опыта и представление образца.

- Данпилот должен быть извещен в течение 18 часов перед поиском лоцмана для осуществления лоцманской проводки или глубоководной лоцманской проводки.
- Данпилот должен быть поставлен в известность в течение 24 часов, о намерении судна зайти в датский порт и использовать лоцманскую проводку, и по крайней мере за 4 часа до подачи лоцмана из порта в Дании.

Consolidated act on the manning of ships (Сводный акт о комплектовании судов) 2010 г. применяется к датским судам, за исключением военных кораблей и военнослужащих.

Данный закон содержит классификацию судов, которая выглядит следующим образом:

1. Торговое судно - любое судно, за исключением рыболовных судов и прогулочных судов.
2. Пассажирское судно - судно, перевозящее более 12 пассажиров.
3. Грузовое судно - торговое судно, которое не является пассажирским судном.
4. Рыболовное судно - судно, чей сертификат о гражданстве имеет регистрационный номер порта.
5. Прогулочные суда - судно, которое не используется в коммерческих целях. Морское ведомство решает, следует ли считать судно прогулочным судном.
6. Морское судно - судно, используемое в рейсах за пределами портов, рек, озер или аналогичных защищенных вод.

В соответствии с данным законом на каждом судне должен быть капитан, и, кроме того, должно быть предусмотрено безопасное комплектование с целью обеспечения безопасности жизни на море.

На основании класса судна датская морская администрация выдает судовладельцу сертификат о безопасном комплектовании судна, в котором указываются требования к комплектованию судна.

Капитаны судов, а также инструкторы по навигации и инженеры должны обладать датским сертификатом компетентности, иметь соответствующее образование. Сертификаты в оригинальной форме должны храниться на борту судна и соответствовать Конвенции ПДНВ.

В данном законе содержатся таблицы, в которых в зависимости от типа судна указаны необходимые документы для каждого члена экипажа судна, а также закреплён перечень членов экипажа, необходимых для эксплуатации судна.

В отношении пассажирских судов и танкеров, Датская морская администрация может увеличить или сократить квалификационные требования, принимая во внимание тип судна, оборудование, район плавания и количество пассажиров.

На судах, зарегистрированных в Датском международном реестре судоходства, датские сертификаты не требуются, но требуются действительные сертификаты компетентности, сопровождаемые одобрением Конвенции ПДНВ, выданным Датской морской администрацией. Капитан судна должен быть датским гражданином.

Операторы радиосвязи на судах должны быть оснащены радиооборудованием для использования в глобальной морской системе бедствия и обеспечения безопасности (ГМСББ), должны обладать датским сертификатом компетентности с одобрением Конвенции ПДНВ. Датские сертификаты не требуются на судах, зарегистрированных в Датском международном реестре судоходства, но радиооператор должен иметь действующий сертификат компетентности, сопровождаемый одобрением Конвенции ПДНВ.

Повар на судне должен также обладать датским сертификатом компетентности и быть не моложе 18 лет.

Датская морская администрация устанавливает условия комплектования для рыболовных и прогулочных судов, условия для членов экипажа, которые также приведены в таблицах в законе.

С целью эксплуатации двигателя на прогулочных судах, плавающих в Балтийском море и в Северном море к востоку от 7 градусов восточной долготы с длиной корпуса более 15 метров, приводимой в движение двигательной установкой мощностью 100 кВт или более, но менее 750 кВт, в котором двигатель может регулироваться и приводить в движение двигательные операции, выполняемые с места рулевого управления, должно быть 1 лицо,

имеющее свидетельство о компетентности в эксплуатации двигателя на прогулочных судах и вне этой зоны действия. 2 лица, имеющие сертификаты компетентности в эксплуатации двигателя на Прогулочное судно. В других прогулочных судах с длиной корпуса более 15 метров, приводимых в движение двигательной установкой мощностью 100 кВт или более, укомплектование экипажа должно быть установлено морским управлением Дании.

Датская морская администрация может установить требования к квалификации яхтсменов, а также о подготовке и регистрации и сдаче экзаменов и тестов для яхтсменов и их оплате.

Если судно лишено какого-либо члена (членов) экипажа в результате болезни, смерти, дезертирства или любой другой причины, не зависящей от судовладельца, никакие в соответствии с этим актом не должны препятствовать капитану для продолжения рейса, при условии, что должное внимание должно быть уделено мореходности судна. Капитан должен внести необходимую запись в регистрационный журнал судна или, если журнал не ведется, в регистрационную книгу.

Датские морские власти в соответствии с обязательными принятыми на международном уровне правилами и после консультаций с организациями судовладельцев и моряков устанавливают требования к обучению, квалификации и сертификации для:

- 1) экипажа палубы, экипажа двигателя и экипажа общего назначения;
- 2) медицинских экспертов на торговых судах и рыболовных судах;
- 3) экипажа на борту пассажирских судов;
- 4) офицеров и персонала на борту нефтяных, химических и газовых танкеров; а

также

5) повара, персонала общественного питания и другого персонала, занимающегося обработкой и подготовкой продовольственных товаров на борту

Датская морская администрация также устанавливает условия для получения сертификатов компетентности, включая требования, касающиеся:

- 1) образования и обучения;
- 2) продолжительности морской службы;
- 3) здоровья;
- 4) способности видеть и слышать;
- 5) возраста; а также

Членом экипажа может быть - дееспособное лицо, достигшее совершеннолетия и не подлежащее опеке в соответствии с разделом 5 закона о попечительстве (værgemålsloven), или к особой опеке по разделу 7 закона о попечительстве (værgemålsloven).

Заключение

В заключение хотелось бы отметить, что проведенный анализ адмиралтейского права Дании позволяет убедиться в том, что законодательство Дании регулирует достаточно широкий круг вопросов, касающихся судоходства. В Законе о портах 2009 г. достаточно четко определен порядок захода и выхода судна из порта, виды сборов и порядок их уплаты. Но помимо этого закона, большую роль в морском законодательстве Дании играет Merchant Shipping Act, в котором определены основные понятия, порядок регистрации судов, порядок заключения договоров морской перевозки, спасательные операции, арест судна, залог и ипотека, а также договоры морской перевозки пассажиров и некоторые другие вопросы. Достаточно полно и подробно описаны требования к экипажу, к квалификации членов экипажа, к порядку и правилам его формирования в Законе «о комплектовании судов» 2010 г..

Все морское законодательство Дании приведено в соответствии с международным морским Конвенциями, в частности, с Конвенцией ООН по морскому праву 1982г. Йорк-Антверпенскими правилами 1974 года, с Международной конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 года, с Международной конвенцией о гражданской ответственности за убытки причиненные загрязнением моря нефтью 1969 года и т.д. Источниками морского права Дании, как члена Европейского союза, выступают директивы ЕС.

Управление в области морского судоходства осуществляет Морская администрация Дании. А правосудие между морскими компаниями осуществляет специализированный Морской торговый суд Копенгагена.

На мой взгляд, развитое морское законодательство чрезвычайно важно для страны, которая стремится стать ведущей морской державой мира, что, несомненно, характерно для Дании.

Список использованной литературы

Нормативно-правовые акты:

1. Международная конвенция «Об унификации некоторых правил, касающихся морских залогов и других залогов на судне» 1967 г.// Информационно-правовой портал «КонсультантПлюс» —

<http://www.consultant.ru/cons/CGI/online.cgi?req=doc&base=INT&n=15631#0>

2. Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г. // Информационно-правовая система «Гарант» - <http://base.garant.ru/2541585/>

3. Международная Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года// Информационно-правовая система «Гарант» - <http://base.garant.ru/2568139/>

4. Международная Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года// Информационно-правовой портал «КонсультантПлюс»-<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=INT;n=16772#0>

5. Danish Merchant Shipping Act //Официальный сайт датского законодательства-<https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=161129#Kap2>

6. Закон «О морских портах» Дании // Официальный сайт датского законодательства-<https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=141663#Kap5>

7. Сводный акт о комплектовании судов 2010 г. // Документ с официального сайта датского законодательства — <http://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Acts/Consolidated%20act%20on%20the%20manning%20of%20ships.pdf>

8. Лоцманский закон //Официальный сайт датского законодательства - <https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=177308>

Учебная и специальная литература:

1. Баглай М.В. Лейбо Ю.И. Конституционное право зарубежных стран: Учебник для вузов / Под общ. ред. чл.-корр. РАН, проф. М. В. Баглая, д. ю. н., проф. Ю. И. Лейбо и д. ю. н., проф. Л. М. Энтина. — М.: Норма, 2004

2. Исаев М. А. Основы конституционного права Дании - М.: Муравей, 2002

3. Кан. А.С. История Скандинавских стран (Дания, Норвегия, Швеция)/ - М.: "Высшая Школа", 1971

4. Коломбос Д. “Международное морское право” М.: Прогресс, 1975

5. Молодцов С.В. “Международное морское право” - М.: Международные отношения, 1987

6. Окунькова Л.А. Конституции государств Европы – М.: НОРМА, 2001

Интернет ресурсы:

1. Официальный сайт датской Морской администрации - <http://www.soefartsstyrelsen.dk/>

2. Официальный сайт Морского торгового суда Копенгагена - <http://www.domstol.dk/>

3. Официальный сайт портовой администрации Дании - <http://www.danskehavne.dk/>

Дания — конституционная монархия. Согласно ныне действующей конституции (принята в 1953 году) главой государства является король (королева, с 1972 года королева Маргрете II), осуществляющий верховную власть через правительство. Законодательная

власть принадлежит королю (королеве) и фолькетингу (парламенту). Король является также верховным главнокомандующим вооружёнными силами и главой официальной государственной церкви (лютеранской). Для обсуждения важнейших законопроектов и мероприятий правительства созывается государственный совет — собрание всех членов правительства в присутствии короля (королевы) и наследника престола.

Высшая законодательная власть принадлежит однопалатному фолькетингу, постановления которого за подписью короля приобретают силу закона. Фолькетинг избирается населением сроком на четыре года, в его составе 179 членов.

В административном отношении вся страна разделена на 14 актов (губерний), возглавляемых амтманами, назначаемых королём.

В городах избираются городские советы во главе с бургомистром, а в сельских коммунах — советы во главе с выборным председателем.

Согласно Конституции и конституционным законам глава государства — король (королева). Формально главе государства принадлежит вся полнота законодательной, исполнительной и судебной власти. Практически с 1901 с введением независимости парламента ветви власти разделены. Король (королева) осуществляет верховную власть через назначаемое правительство, имеет право роспуска парламента. Согласно Конституции, силовые действия против Фолькетинга являются государственной изменой.

Парламент.

Избирательным правом обладают граждане Дании — мужчины и женщины, достигшие 21 года.

Высший орган законодательной власти — однопалатный парламент Дании (фолькетинг), избираемый гражданами страны на 4 года. Решения парламента являются окончательными, он не подотчётен никому.

С 1953 года парламент однопалатный, состоит из 179 членов, из которых:

- 135 избираются по пропорциональной системе на основе всеобщего избирательного права в 23 избирательных округах;
- 40 избираются на места (т. н. дополнительные), распределяемые между партиями и списками пропорционально общему числу полученных на выборах голосов;
- 2 избираются от Фарерских островов;
- 2 избираются от Гренландии.

В парламентских выборах участвуют партии, прошедшие в фолькетинг на предыдущих выборах. Другие партии допускаются к выборам, если соберут подписи 1/175 от общего числа избирателей, принявших участие в предыдущих выборах. Для избрания в парламент партия должна получить не менее 2 % голосов в округе.

По результатам выборов 12 ноября 2007 года в фолькетинг вошли следующие партии:

- Либералы (Venstre) (V) — 46 мест;
- Социал-демократы (Socialdemokraterne) (A) — 45 мест;
- Датская народная партия (Dansk Folkeparti) (O) — 25 мест;
- Социалистическая народная партия (Socialistisk Folkeparti) (F) — 23 места;
- Консервативная народная партия (Det Konservative Folkeparti) (C) — 18 мест;
- Радикальные либералы (Det Radikale Venstre) (B) — 9 мест;
- Новый Альянс (Ny Alliance) (Y) — 5 мест;
- Красно-Зелёный Альянс (Enhedslisten) (Ø) — 4 места;

От Фарерских островов были избраны:

- Республиканская партия (Tjóðveldi) (E) — 1 место;
- Союзная партия (Sambandsflokkurin) (B) — 1 место;

От Гренландии были избраны:

- Сообщество Инуит (Inuit Ataqatigiit) — 1 место;
- Партия «Вперёд» (Siumut) — 1 место;

Законодательная власть:

Высший орган законодательной власти – это однопалатный парламент (Фолькетинг), избираемый всенародно. В состав Фолькетинга входят 179 депутатов, из них 175 – представители непосредственно Дании и по 2 представителя от Фарерских островов и Гренландии. Фолькетинг переизбирается каждые 4 года, однако король (королева) имеет право распустить этот орган в любое время. Фолькетингом утверждается государственный бюджет и контроль выполнения законов.

Исполнительная власть:

Исполнительная власть в Дании принадлежит Правительству Дании, возглавляемому Премьер-министром. Король (королева) назначает Премьер-министра, ориентируясь на мнение народа в лице лидеров парламентских партий. Кандидатура Премьер-министра проходит процедуру голосования о доверии в парламенте. Правительство ответственно перед Парламентом. Как правило министр назначается из числа членов Парламента.

Судебная система:

Судебная система включает Верховный Суд Дании, 2 суда второй инстанции (для Ютландии и для островов) и низшие суды.

Судьи в Дании назначаются королём (королевой) и являются полностью независимыми от Правительства и Парламента. В своей деятельности судьи должны руководствоваться только законами и судебной практикой.

Судья может лишиться своего статуса только в случаях экстраординарных противозаконных действий или при длительной физической неспособности к судейской деятельности.

Дела по обвинению министров в государственной измене рассматривает Высокий Суд, в состав которого входят старейшие члены Верховного суда и специально избранные фолькетингом на 6 лет судьи.

Административно-территориальное деление Дании.

До недавнего времени Дания делилась на амты. Их было 14 (они, в свою очередь, делились на 270 муниципалитетов, или коммун). Муниципалитеты Копенгаген и Фредериксборг (внутри Копенгагена) обладали особым статусом и в амты не входили.

1 января 2007 г. в результате муниципальной реформы это деление упразднено. Создано 5 районов (административных областей), которые, в свою очередь, делятся на 98 муниципалитетов. Главные функции и полномочия властей районов — распределение внутри своих районов ассигнований на здравоохранение. Во главе администраций районов стоят директора (вместо прежних амтманов).

Гренландия и Фарерские острова, также входящие в Королевство Дания, не являются районами, а имеют статус автономных самоуправляемых территорий. Острова Эртолмене (Кристиансё), расположенные в Балтийском море в 20 км к СВ от Борнхольма, не входят в состав ни одного района, а управляются министерством обороны (население островов — 96 чел.).

Военно-морские силы Дании.

Королевские Датские Военно-морские силы (официально дат. Kongelige Danske Marine, неофициально Søværnet) — морское отделение Датских сил обороны. КДВМС ответственны за морскую оборону и поддержание суверенитета в территориальных водах Дании, Гренландии и Фарерских островов. Другие задачи включают в себя наблюдение, поисково-спасательные работы, ледокольные работы, профилактику и ликвидацию разливов нефти, а также участие в международных силовых группах.

В период с 1509 года по 1814 год, когда Дания состояла в унии с Норвегией, датский флот входил в состав королевского датско-норвежского флота. До 1807 года этот флот был одной из самых влиятельных сил в европейском регионе, но в дальнейшем сократился. Несмотря на это флот укомплектован рядом крупных современных кораблей, вошедших в строй уже после окончания Холодной войны. Это можно объяснить его

стратегическим положением как члена НАТО, контролирующего доступ к Балтийскому морю.

Дания является одним из нескольких членов НАТО, в чьих флотах отсутствуют подводные лодки.

Правовая система Дании

Правовая система Дании входит в самостоятельную скандинавскую (именуемую также "северной") правовую семью, сочетающую некоторые черты как романо-германской, так и англо-американской систем.

Важнейший документ в истории права страны - "Датский закон Кристиана V" (1683), подготовленный по поручению Короля путем пересмотра ранее действовавших законодательных актов (все они с его принятием были отменены). Он состоит из 6 книг и представляет свод законов, относящихся к различным отраслям права. Наиболее подробно изложены уголовные законы, вошедшие в последнюю книгу. Форма изложения отдельных правовых положений в нем весьма казуистична. "Датский закон Кристиана V" никогда официально не отменялся, однако к настоящему времени остаются в силе лишь некоторые второстепенные его положения. С 1849 г., после отмены абсолютной монархии, началась реформа законодательства (в частности, был принят Уголовный кодекс 1866 г.), в ходе которой в основном и сформировалась действующая правовая система Дании.

В силу особенностей исторического развития страны датское право весьма своеобразная и совершенно самостоятельная система. В прошлом оно не испытывало на себе сколь-нибудь определяющего влияния права какого-либо другого государства. Лишь с последних десятилетий XIX в. оно оказалось вовлеченным в процесс целенаправленного сближения с правом других скандинавских государств. На основе предложений, разрабатываемых совместными комиссиями юристов, в этих странах принят ряд законодательных актов аналогичного содержания, прежде всего в сфере торговли, а также семейного и наследственного права.

Как и во всех странах скандинавской правовой семьи, главным источником права в Дании является законодательство, однако кодифицированы лишь некоторые отрасли датского права. Так, Закон о правосудии 1916 г. (в редакции 1963 г. с последующими изменениями) регулирует вопросы судоустройства, процесса уголовного и гражданского, исполнения судебных решений и приговоров. Кроме этого, кодифицировано только уголовное законодательство, которому в Дании традиционно придается большое значение.

Существенная особенность датского (и вообще скандинавского) права состоит в том, что наряду с законодательством большую роль в качестве источника права играют судебные прецеденты. Некоторые правовые институты регулируются лишь нормами

прецедентного права. Вместе с тем положения многих датских законов оставляют весьма широкий простор для судебсого усмотрения. Применение судебных прецедентов в Дании не регулируется столь жесткими и строгими правилами, как это предусмотрено, скажем, английским правом. Судебные решения формулируются весьма конкретно, а не как общие правила, рассчитанные на безусловное подчинение им в будущем. Однако в целом суды обязаны следовать решениям, принятым по аналогичным делам вышестоящими инстанциями, в первую очередь Верховным судом. Известную роль в качестве источника права играют в Дании обычаи, прежде всего морские и торговые.

От собственно датского отличается право, действующее на автономной территории Гренландии. Так, в сфере гражданско-правовых отношений наряду с датскими законами отчасти сохраняет силу местное обычное право (именно оно, а не закон, регулирует правовые последствия брака). Ряд законодательных актов издан специально для Гренландии: Гражданско-процессуальный кодекс, Закон о наследстве, Закон о правовом положении детей и др. Применительно к местным условиям составлен и Уголовный кодекс для Гренландии 1954 г.

Научные исследования в области права Дании ведутся в основном на факультете юриспруденции и политических наук университета в Копенгагене и на факультете экономики и права университета в Орхусе.

Гражданско-правовые отношения, а также сфера торгового оборота регулируются главным образом нормами прецедентного права, однако имеется и ряд важных законодательных актов. В области права собственности на недвижимость - Закон о регистрации земель (1926), а в сфере обязательственного права и торговых отношений - законы о купле-продаже товаров (1906), о страховании (1930), о торговле (1966). В свою очередь и в этих актах сказывается влияние прецедентного права (в частности, в них иногда не придается существенного значения форме договоров). В сфере гражданских правонарушений значительных законодательных актов нет; здесь непосредственно действуют нормы прецедентного права, построенные на принципах вины и лишь в исключительных случаях допускающие ответственность за действия других лиц. В сфере семейного и наследственного права действуют периодически пересматриваемые - после консультаций с другими Скандинавскими странами - законы о браке и разводе (1969), о правовом положении детей (1960), об усыновлении (1956) и др.

Регулирование трудовых отношений осуществляется, как правило, посредством коллективных договоров, заключаемых между представителями работников (профсоюзов) и объединениями предпринимателей на общенациональном или отраслевом уровне либо на предприятии между работниками и его владельцем. Система социального обеспечения,

являющаяся одной из наиболее развитых в мире, финансируется за счет прямых и косвенных налогов (в частности, путем надбавок на цены некоторых товаров), а также взносов предпринимателей и бюджетных ассигнований. Эта система включает пенсии по старости, часть которых выплачивается всем нуждающимся, пособия по безработице, по инвалидности, компенсацию расходов на жилье и воспитание детей, бесплатную медицинскую помощь и др.

В Дании придается серьезное значение охране окружающей среды. Правовой основой защиты естественной флоры, фауны и среды обитания растений и животных служит Закон об охране окружающей среды 1985 г. Отдельные вопросы регулируются законами о правилах охоты, рыболовства, о лесах, разработке полезных ископаемых, водоснабжении либо инструкциями Министерства охраны природы.

1. Морское право в Дании

«Дни Дании в области морского судоходства».

С 7 по 10 октября 2014 г. в Дании впервые были проведены, так называемые «Дни Дании в области морского судоходства» (Danish Maritime Days). Организатор мероприятия – Ассоциация датских судовладельцев.

В рамках мероприятия в столице и других городах страны прошло около 70, так называемых, рабочих сессий и панельных дискуссий.

Были обсуждены многие аспекты и проблемы международного морского судоходства:

- безопасность международного морского судоходства;
- безопасность международного морского судоходства для мирового океана;
- безопасность международного морского судоходства в зоне Арктики;
- тарифы международного морского судоходства;
- растущие цены на бункерное топливо;
- противодействие пиратству в различных регионах.

Важнейшим событием Дней явился «Форум морского судоходства», прошедший 8-9 октября 2014 г. в Копенгагене. Данный форум организаторами позиционируется как Давосский ВЭФ, но только в области морского судоходства. Датчане считают себя вправе на такую амбициозную инициативу, т.к. Дания является одной из ведущих мировых судоходных держав – датский торговый флот обслуживает 10% мирового внешнеторгового грузооборота.

Предполагается, что подобные форумы в Копенгагене будут проводиться ежегодно.

В работе Форума приняли участие: генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) под эгидой ООН, высшие руководители международных ассоциаций морского транспорта (в частности "BIMCO" и "Intertanker"), транспортных министерств, судоходных компаний со всех континентов – всего 200 человек из 30 стран мира.

Официально Форум открыл датский Наследный Принц Фредерик. В своей речи он отметил важность для мировой экономики международного морского судоходства и особую важность отрасли для небольшой и открытой экономики Дании. Наследный Принц перечислил проблемы международного морского судоходства и выразил надежду, что данный Форум позволит приблизить их решение.

С напутствием к участникам форума обратился также Министр по вопросам предпринимательства и экономического роста Дании Хенрик Сасс Ларсен.

В работе Форума от России приняли участие заместитель Министра Транспорта Российской Федерации В.А. Олерский и Президент Союза «Национальная палата судоходства» А.Ю. Клявин.

В.А. Олерский, приглашенный в почетный Президиум Форума, выступил с докладом «Видение развития глобальной морской индустрии к 2030 году, национальное и международное регулирование в области морской индустрии для достижения целей развития». Он отметил, что единственным регулятором в вопросах безопасности и экологичности мореплавания является и должна оставаться Международная морская организация (ИМО). При этом разрабатываемые ею меры должны быть глобальными, универсальными и реализуемыми (выполнимыми). Так, решения об ограничении выбросов окислов азота с судов уровня III оказались невыполнимыми ввиду недостаточности соответствующих технологий. Ограничения по содержанию серы в судовом топливе, вступающие в силу на Балтике с января 2015 г., по некоторым оценкам, приведут к перераспределению части грузов в пользу наземного транспорта.

В.А. Олерский отметил растущую привлекательность Северного морского пути (СМП). Внедрение электронного документооборота значительно упростило процедуру получения разрешения на плавание по СМП для российских и иностранных судовладельцев.

Особое внимание на Форуме было уделено перспективам развития мировой торговли вплоть до 2030 года. По расчетам специалистов, мировой товарооборот через 15 лет увеличится вдвое – с нынешних 10 до 20 млрд. тонн. Как известно, на морской транспорт приходится 90% мирового внешнеторгового грузооборота. Это означает, что морской транспорт будет в растущей мере востребован на ближайшие годы, но это создаёт для мировой морской транспортной системы и новые вызовы. Предстоит масштабное расширение и углубление существующих и строительство новых портов и контейнерных терминалов, модернизация и расширение сопутствующей наземной инфраструктуры (железные и автомобильные дороги, туннели, мосты и т.д.).

Опасный прецедент для частного морского права.

Высокий Суд по коммерческим и морским делам Дании вынес решение, которое рискует стать опасным прецедентом для всего морского права. Дело в том, что с одной стороны, данный прецедент ограничивает свободу договора, а с другой он сводит на нет коммерческие обычаи и практику, принятую в морских перевозках.

Фабула дела такова. Грузоотправитель и перевозчик заключили договор о морской перевозке турбинных лезвий (voyagecharter) из Кинхуангдао, Китай в Росток, Германия. Однако по причине загруженности порта, судно, которое должно было перевезти груз, не смогло пришвартоваться в порту отгрузки. Из-за этого, перевозка груза было задержана, и грузоотправитель подал иск в суд о возмещении стоимости задержки груза.

По мнению грузоотправителя, понятие задержки (delay) не охватывается понятием стояночного времени (laytime), указанного в Кодексе Торгового Мореплавания Дании. И по этой причине, в соответствии с правилами о линейных перевозках, установленных в Кодексе, ответственность за задержку вследствие загруженности порта несет перевозчик.

Перевозчик же в свою очередь утверждал, что ответственность несет грузоотправитель, так как стандартные условия, вписанные в оборотную сторону фрахтового сертификата, предусматривают ответственность грузоотправителя за задержку вследствие загруженности порта. И в силу того, что условия в фрахтовом сертификате превалируют над положениями Кодекса, которые при случае могут быть отменены стандартными условиями, сумму задержки груза должен возместить грузоотправитель.

Грузоотправитель же заявил о том, что во время переговоров стороны договорились, что перевозка будет осуществляться на линейных условиях, что также подтверждается в передней стороне фрахтового сертификата. Более того, стандартные условия фрахтового сертификата были составлены перевозчиком, а не грузоотправителем, который не имел возможности предъявить свои возражения по этому поводу. Кроме этого, по утверждению грузоотправителя, линейные условия перевозки, по которым была достигнута договоренность, были расписаны в стандартной форме в Кодексе.

Исходя из вышеизложенных факторов, грузоотправитель заявил об ответственности перевозчика за выплату суммы задержки, образовавшейся вследствие загруженности порта.

Суд принял решение, которое можно было назвать Соломоновским, но при внимательном рассмотрении это решение является немного нелогичным, хотя даже вполне разумным. Так, Высокий Суд по морским и коммерческим делам Дании постановил, что стандартные условия, напечатанные на оборотной стороне фрахтового сертификата, неприменимы к данному спору.

Суд мотивировал свое решение следующим:

Во-первых, стороны не пришли к четкому согласию относительно четкого определения линейных условий в контексте Кодекса ни во время переговоров, ни в стандартных условиях на оборотной стороне фрахтового сертификата и даже в самом договоре перевозки.

Во-вторых, при обосновании своей позиции перевозчик не сослался ни на одно условие касательно демереджа в случае загруженности порта и нигде не применил такие условия.

В-третьих, это был грузоотправитель, который во время переговоров четко оговорил, что перевозка будет осуществляться на линейных условиях, и этот фактор стал решающим в определении стоимости фрахта.

По мнению некоторых экспертов, решение по данному делу является вполне справедливым и соответствующим предыдущим решениям по аналогичным вопросам. Однако, здесь как суд, так и эксперты упускают одну деталь.

В данном случае значительно ограничивается свобода договора посредством подавления положений договора и соответственного применения положений закона. Хотя, в данном случае, нужно признать, что суд руководствовался принципами справедливости и учел то, что перевозчик в недостаточной форме выразил своё желание перевозить на условиях, отличных от линейных условий.

Дело в том, что это решение станет негативным уроком для других государственных судов, которые будут игнорировать стандартные условия, принятые в международной практике и применять условия закона. Таким образом, сама международная практика и обычаи в сфере морских перевозок окажутся в опасности.

Почему Дания является морской державой:

В 1425 году, во время войны за господство на Балтийском море, в Дании была введена огромная пошлина, чтобы восполнить средства, которые пошли на поддержание флота и, таким образом, во второй половине XVI столетия она достигла гегемонии в этом регионе.

Однако, после поражения в третьей войне со Швецией в начале XVII века, господство на Балтике закрепилось за шведской короной.

Пришедшее к власти в конце XVIII века феодально - реакционное правительство короля Фридриха VI не присоединилось к антифранцузской коалиции, готовившейся вместе с Великобританией к войне. В результате военно-морской флот Великобритании дважды осуществил бомбардирование Копенгагена и, наконец, в 1807 году вынудил датский флот сдаться.

С первой половины XIX века в Дании начинается промышленная революция, которая ускорила развитие и оснащение военно-морского флота.

Однако только после войны Австрии и Пруссии против Дании в 1864 году Дания вернула себе былое значение морской державы. С тех пор датский флот больше никогда не участвовал в крупных морских сражениях.

До XVIII века униформа датского военно-морского флота соответствовала давно установившимся армейским образцам, причем нижние чины не имели регламентированных знаков различия.

Законодательство Дании:

1. Соглашение между Швецией и Данией о разграничении континентального шельфа и рыболовных зон 9 ноября 1984;
2. Дополнительный протокол к Соглашению от 18 декабря 1995 года между Королевством Норвегии и Королевством Дании о делимитации континентального шельфа в районе между Ян-Майен и Гренландией и граница между Рыбохозяйственными зонами я п Площадь, 11 ноября 1997;
3. Соглашение между Правительством Королевства Нидерландов и Правительством Королевства Дания о делимитации континентального шельфа под Северным морем между двумя странами 31 марта 1966 года;
4. Соглашение между Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Правительством Королевства Дания, касающейся делимитации континентального шельфа между двумя странами, 3 марта 1966 года;
5. Указ о внесении изменений в Указ о рыболовной территории выходной Фарерские острова циркуляр;
6. Исполнительный приказ № 613 от 19 июля 2002 года Распоряжением о внесении поправок в Указ относительно исключительной экономической зоне Дании;
7. Постановление, регулирующие допуск иностранных военных кораблей и самолетов на датскую территорию в мирное время;
8. Исполнительный приказ № 242 от 21 апреля 1999 года;
9. Закон № 200 от 7 апреля 1999 года о делимитации территориального моря;
10. Исполнительный приказ № 584 от 24 июня 1996 года о Дании исключительную экономическую зону;
11. Закон № 411 от 22 мая 1996 года об исключительных экономических зонах;
12. Исполнительное распоряжение № 176 от 14 мая 1980 года на рыболовной территории Северной Гренландии;

13. Постановление № 189 от 19 апреля 1978 года о внесении изменений постановление № 437 от 21 декабря 1966, регулирующее определение границ территориального моря;
14. Постановление № 599 от 21 декабря 1976 года о разграничении территориального моря вокруг Фарерских островов;
15. Исполнительный приказ № 629 от 22 декабря 1976 Рыбалка Территория Гренландии;
16. Исполнительный приказ № 628 от 22 декабря 1976 Рыбалка Территория Дании;
17. Указ № 598 от 21 декабря 1976 Рыбалка территории Фарерских островов;
18. Закон № 597 от 17 декабря 1976 года на рыболовном территории Королевства Дания;
19. Закон Таможенный № 519 от 13 декабря 1972 года;
20. Закон № 259 от 9 июня 1971 года о континентальном шельфе с поправками, в результате закона № 278 от 7 июня 1972 года и Законом № 654 от 21 декабря 1977;
21. Приказ № 191 от 27 мая 1963 года о разграничении территориального моря Гренландии;
22. Королевский указ от 7 июня 1963 года в отношении осуществления датского суверенитета на континентальном шельфе;
23. Обмен нотами, составляющих соглашение между Данией и Швецией о делимитации зон ответственности в связи с Конвенцией от 22 марта 1974 года о защите морской среды района Балтийского моря, 21 November 1986;
24. Обмен нотами, учредивший Соглашение между Данией и Швецией о делимитации территориальных вод между Данией и Швецией (25 июня 1979);
25. Соглашение между Королевством Дания и Королевством Норвегия о разграничении континентального шельфа в районе между Ян-Майен и Гренландией и о границе между зонами рыбного промысла в зоне (18 декабря 1995 года);
26. Дело о делимитации морской границы в районе между Гренландией и Ян-Майен (Дания, Норвегия), Международный Суд 14 июня 1993 года;
27. Соглашение между Правительством Королевства Дания и Правительством Королевства Норвегия о разграничении континентального шельфа в районе между Фарерскими островами и Норвегией и о границе между рыболовной зоны вблизи Фарерских островов и норвежской экономической зоне (15 июня 1979);

28. Соглашение между сборными Дании и Норвегии, относящиеся к делимитации континентального шельфа, 8 декабря 1965 года - обмен нотами, составляющих соглашение о внесении изменений в Соглашение выше - mentioned 4 июня 1974;

29. Соглашение между сборными Дании и Норвегии, относящиеся к делимитации континентального шельфа, 8 декабря 1965 года - обмен нотами, составляющих соглашение о внесении изменений в вышеупомянутый Копенгагенского соглашения, 24 апреля 1968;

30. Соглашение между Данией и Норвегией, относящиеся к делимитации о е континентальном шельфе, 8 декабря 1965 года;

31. Соглашение между Правительством Королевства Дания вместе с местным правительством Гренландии, с одной стороны, и правительством Республики Исландии с другой стороны о разграничении континентального шельфа и рыболовной зоне в м е районе между Гренландией и Исландии, 11 ноября 1997;

32. Соглашение между Правительством Королевства Дания вместе с домашним правительством Фарерских островов, с одной стороны, и Правительство Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, с другой стороны, относящиеся к разграничению морских пространств в Районе между Фарерских островов и Соединенного Королевства, 18 мая 1999 года;

33. Соглашение между Правительством Королевства Дания и Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии о разграничении континентального шельфа между двумя странами (25 ноября 1971);

34. Дополнительный протокол к обмену нотами, составляющих соглашение о делимитации границы между Данией и Федеративной Республики Германии в районе Фленсборг Fiord. Подписан в Фленсбург 25 августа 1971 года и в Apena 14 сентября 1971 года;

35. Договор между Королевством Дания и Федеративной Республики Германии о делимитации континентального шельфа под Северное море (28 января 1971);

36. Обмен нотами, составляющих соглашение о делимитации границы между Данией и Федеративной Республики Германии в районе Фленсборг Fiord 22 и 28 октября 1970 года;

37. Специальное соглашение для представления в Международный Суд разницы между Королевством Дания и Федеративной Республики Германии относительно делимитации, так как между Королевством Дания и Федеративной Республики Германии, континентального шельфа в Северном море (2 февраля 1967);

38. Протокол к Соглашению между Королевством Дания и Федеративной Республики Германии о делимитации, в прибрежных районах, континентального шельфа Северного моря, 9 июня 1965 года;

39. Соглашение (с протоколом) между Королевством Дания и Федеративной Республики Германии о делимитации, в прибрежных районах, континентального шельфа Северного моря, 9 июня 1965;

40. 3-е Соглашение между Правительством Королевства Дания и Правительством Канады, касающейся делимитации континентального шельфа между Гренландией и Канадой (17 декабря 1973);

41. Договор между Германской Демократической Республикой и Королевством Дания о разграничении континентального шельфа и рыбопромысловых зон, 14 сентября 1988 года.

Средиземноморский субрегион

Из средиземноморских европейских стран прибрежными являются Испания, Франция, Италия, Словения, Хорватия, Югославия, Албания, Кипр и Греция. С востока к морю выходят побережья западно-азиатских стран: Сирия, Ливан и Израиль. На южном побережье расположены Египет, Ливия, Тунис, Алжир и Марокко. Исходя из

Европейский североатлантический субрегион

ИСЛАНДИЯ

В Исландии большая часть морской деятельности имеет отношение к рыбному промыслу. В последние десятилетия рыболовный флот сократился и продолжает сокращаться.

Если температура моря продолжит повышаться, рыбный промысел, вероятно будет развиваться в основном к северу от Исландии и на восточном побережье Гренландии.

Прибрежные морские перевозки увеличились в последние годы, это касается как прибрежных грузовых судов, так и пассажирских паромов. Перевозки на грузовых судах и танкерах тоже воскресли после экономического спада.

Морского туризма резко возрос в последнее время. Учитывая нынешнюю популярность Исландии в плане туризма, рост туристов, вероятно, продолжится.

Несмотря на постоянный интерес в Арктике, научные исследования и мониторинг активности по-прежнему на минимальном уровне и вряд ли будет увеличиваться в ближайшие десять лет.

Помимо этого, Исландия играет активную роль в дискуссиях в Генеральной Ассамблее ООН по вопросам Мирового океана.

История и географическая характеристика Исландии.

Историческая хроника:

- * 874 г. - первое поселение норвежцев в Исландии. До этого остров был необитаем.
- * 930 г. - создан исландский парламент - Альтинг.
- * 960-е гг. - исландцы открыли остров Гренландия.
- * 1000 г. - экспедиция от берегов Исландии достигла побережья Северной Америки (Эрик Руди). Принятие христианства.
- * 1262 - 1264 гг. - подчинение Исландии норвежскому королевству.
- * 1397 г. - Исландия в составе датско-шведско-норвежского государства.
- * 1537 г. - управление Исландией перешло непосредственно к датскому королю.
- * 1871 г. - Дания предоставила Исландии внутреннюю автономию.
- * 1918 г. - датско-исландский договор о личной унии (общий король, контроль Данией над внешней политикой и обороной Исландии).
- * 1941 г. - договор о совместной обороне с США. Высадка американских войск в стране.
- * 17 июня 1944 г. - провозглашение Исландии независимой республикой.
- * 1949 г. - вступление страны в НАТО.
- * 1972 г. - соглашение с ЕЭС о свободной торговле.

Исландия - это остров площадью 103.000 км² (39,756 кв.миль), расположенный на Срединно-Атлантическом хребте, юрисдикция которого распространяется на 758.000 км² в северной части Атлантического океана в пределах экономической зоны. Заселение Исландии началось примерно в 874 году нашей эры, а парламент (Альтинг) был создан в 930 году нашей эры. Республикой Исландия была провозглашена в 1944 году, когда получила от Дании полную независимость.

Население Исландии составляет около 300.000. Около 5 процентов населения имеют иностранное гражданство. Приблизительная продолжительность жизни Исландских женщин составляет 83 года и 79 мужчин. Почти половина населения живет в столице Рейкьявике и соседних городах на юго-западе. Большинство населенных пунктов расположены на побережье. Исландия активно использует гидро и геотермальные ресурсы и 99,7% всей электроэнергии в Исландии добываются из возобновляемых ресурсов. Язык в Исландии исландский, который принадлежит к скандинавской группе германских языков.

Исландия входит в десятку мировых лидеров по рыболовецкому промыслу. Экономика сильно зависит от того, что на экспорт морепродуктов приходится почти три

четверти всего экспорта страны и около половины всех валютных поступлений. Не менее 10 процентов работников заняты в рыболовстве и переработке рыбы. Туристическая индустрия является второй по величине экспортной отраслью в Исландии. Помимо этого, важным фактором для экономики является производство алюминия. Уровень жизни высокий, доходом на душу населения один из самых высоких в мире. Финансовый сектор был либерализован в последние годы. Экономика сервис - ориентирована: две трети трудоспособного населения занято в сфере услуг, как государственных, так и частных.

Как и во многих других Скандинавских странах, в Исландии действует прогрессивная система налогообложения, система образования полностью финансируется за счет налогов на начальном и среднем уровнях и в значительной степени на уровне высшего образования. Существует всеобщее страхование жизни и здоровья и система социальных пособий.

Исландия является одной из стран Северной Европы, является членом ООН, МВФ, Всемирного банка, ОЭСР, ЕБРР, ВТО, ЕАСТ Европейского экономического пространства и Шенгенского соглашения, Совета Европы, ОБСЕ и НАТО.

Политическая и законодательная системы Исландии.

Исландия является Республикой с парламентской формой правления. Президент, члены парламента (Альтинга) и местные органы власти избираются на всеобщих выборах каждые четыре года.

На Исландскую правовую систему значительное влияние оказали системы других скандинавских стран, особенно Дании.

Согласно Конституции (ст. 2), Альтинг и Президент Республики Исландия совместно осуществляют законодательную власть. На самом деле Альтинг издает законы, а президент дает формальное согласие.

Исландия имеет систему гражданского права и, следовательно, Исландское законодательство характеризуется писаным законом. Основными источниками права в Исландии являются нормативно-правовые акты, в том числе и Конституция.

В Исландии, обычай может приобрести силу закона, т. е. стать источником права. Например, обычное право является важным источником права в конституционных вопросах.

Будучи страной гражданского права, судебная практика в Исландии не имеет такой же авторитетной роли, как в странах общего права. Верховный суд не обязан следовать ранее принятым решениям, районные суды не обязаны придерживаться ранее принятым решениям Верховного Суда. Однако, в вопросах правовой неопределенности решения Верховного Суда имеют значительные влияние.

Судебная власть Исландии.

В Конституции Исландии содержится положение, что судьи осуществляют судебную власть строго в соответствии с законом. Судебная система Исландии состоит из 8 районных судов, из которых районный суд Рейкьявика является самым крупным. Кроме того, есть два специализированных суда; суд по трудовым спорам, который занимается профсоюзными вопросами и трудовыми спорами (Felagsdomur); а также специальный (Landsdomur), который обладает компетенцией снимать с должности Министров, если они злоупотребляют своими служебными обязанностями. Landsdomur был создан в 1905 году, но ни разу не был созван.

Судьи могут быть освобождены от должности только по решению суда, они не могут быть переведены в другой суд против их воли, за исключением случаев реорганизации судебной системы.

Районные суды в Исландии обладают юрисдикцией по гражданским, а также уголовным делам, надзор за которыми осуществляет Судебный Совет.

Верховный Суд является единственным судом апелляционной инстанции и имеет общенациональную юрисдикцию. Он состоит из девяти судей. Судебные решения по уголовным делам могут быть направлены в Верховный Суд без каких-либо ограничений, в рассмотрении решений по гражданским делам суд может отказать, если сочтет, что требования незначительны.

Источники морского права в Исландии.

Исландия ратифицировала большинство международных договоров, связанных с морским судоходством:

- Конвенция Организации Объединенных Наций 1982 года по морскому праву;
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС);
- Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) 1974 Г.;
- Парижский меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта. Морские власти Исландии присоединились к Меморандуму 11 мая 2000 года; для Морских властей Исландии Меморандум вступил в силу 1 июля 2000 года.
- Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты.
- Соглашение между Данией, Финляндией, Исландией, Норвегией и Швецией о сотрудничестве по борьбе с загрязнением моря нефтью или другими вредными веществами.

Помимо того, что Исландия является участником многих международных договоров в области морского права, страна также издала ряд собственных законодательных актов:

- Закон № 76/2001 об экипажах, обслуживающих пассажиров на борту Исландских кораблей и грузовых судов;
- Законом № 61 от 27 марта 2003 г. «О портах».
- Акт № 47/2003 обследования корабля (Ship Survey Act);
- Акт о расследовании морских аварий;
- Инструкция по управлению поисковыми и аварийно-спасательными операциями в поисково-спасательном районе Исландии для морских и авиационных спасательных кораблей.
- Инструкция по обслуживанию морских перевозок и наблюдением за движением судов;
- Закон № 50/2004 о морской безопасности;
- Акт 113/1984 о Сертификации инженеров Морского Флота, служащих на борту Исландских судов;
- Закон № 52 от 14 июня 2006 об Исландской береговой охране. Исландская Береговая Охрана должна обеспечивать безопасность и спасения на море, следить за обеспечением законности в море.
- Закон № 6/1996 об исландской морской Администрации. Исландская морская Администрация осуществляет деятельность от имени Министерства транспорта и связи и осуществляет управление морскими портами и маяками в Исландии. Администрация имеет штат 65 человек, осуществляет многочисленные мероприятия в области морского управления и контроля, такие, как обеспечение маяков и навигационных систем, регистрация судов и надзор за осмотром состояния судов, комплектование и сертификация. Администрация также проводит исследования в области безопасности и развития порта.

Континентальный шельф.

Исландия ратифицировала Конвенцию Организации Объединенных Наций 1982 года по морскому праву 21 июня 1985 года и вступила в силу 16 ноября 1994 года.

Исландский континентальный шельф включает в себя три разных районах за пределами 200 морских миль: хребет Рейкьянес (См. прил. 1), территория Хаттон-Роколл и бассейн Айгир (См. прил. 2).

20 сентября 2006 года был заключен договор между Исландией, Данией от имени Фарерских островов и Норвегией «О разграничении континентального шельфа за пределами 200 морских миль между Исландией, Фарерскими островами и Норвегией в бассейне Айгир». Этот район еще зачастую называют «Southern part of the Banana Hole». Была создана специальная комиссия Agreed Minutes, рассматривающая данный вопрос. Государства завершили делимитацию континентального шельфа через три двусторонних соглашения.

В западной и южной части хребта Рейкьянес континентальный шельф за пределами 200 м не перекрывает континентальных шельфов других государств и, следовательно, не является предметом спора между Исландией и любым другим государством.

Судно в Исландии.

Судном в Исландии признается любое плавучее средство, если не указано иное.

Исландское судно - это любое судно, зарегистрированное в Исландии, который имеет право плавать под исландским флагом.

Пассажирские суда - суда, зарегистрированные в качестве пассажирских судов, которые могут перевозить более 12 пассажиров между портами внутри страны и за ее пределами.

Грузовое судно - любое судно, зарегистрированное в качестве грузового судна, плывущее с товарами в страну и из страны, между портами внутри страны и за ее пределами.

Каждое судно должно быть построено и оборудовано таким образом, чтобы обеспечить безопасность человеческой жизни насколько это возможно, и с учетом задач, для которых оно предназначено.

Все суда должны быть построены и оборудованы в соответствии с законодательством и правилами о мерах по борьбе с загрязнение моря и берега.

До начала строительства судна, в морскую Администрацию направляется план строительства судна и другие материалы, которые Генеральный директор Исландской морской Администрация считает необходимым для проверки факта, что судно будет строится в соответствии с законодательством Исландии.

Все Исландские суда более 6 метров в длину должны быть зарегистрированы и пройти осмотр.

Прежде чем капитан судна покидает порт Исландии, он обязан убедиться в том, что судно находится в мореходном состоянии, это подтверждается сертификатом, выдаваемом в ходе осмотра судна, в противном случае, судно может быть задержано береговой охраной Исландии.

Судно будет считаться немореходным:

- 1) Если не имеет соответствующего сертификата или свидетельства о годности к плаванию;
- 2) Если количество груза превышает допустимые нормы.
- 3) Если корпус судна, его оборудование, в том числе оборудование, предотвращающее загрязнения, состояние двигателя может считаться небезопасным для плавания.

Капитан судна обязан информировать морскую Администрацию Исландии о любых повреждениях судна, которые могут повлиять на его мореходность.

Правила и порядок проведения осмотра судна устанавливается в Section III of the Seamen's Act, No. 35/1985. При выполнении своих должностных обязанностей сотрудники морской Администрации могут подниматься на борт любого корабля, находящегося в исландском порту, в Исландских территориальных водах, или на борт исландского корабля в иностранном порту. То же самое касается и строящихся судов. При несоответствии судна установленным правилам по безопасности и защите от загрязнения, Морская Администрация может приказать, чтобы нарушение было устранено немедленно, или в течение определенного периода. Сотрудники морской Администрации должны гарантировать, что они не вызывают ненужных задержек судна.

В некоторых случаях может проводится дополнительная проверка судна:

- 1) Судно претерпело неоднократный ремонт касающиеся безопасности судна, экипажа либо загрязнения.
- 2) Судну был нанесен ущерб, который может повлиять на безопасность судна или экипажа или риску загрязнения судна.
- 3) Морская Администрация считает, что существуют основания для проверки безопасности отдельных частей судна или его оборудования, или факторов о безопасности корабля.

Суда в Исландии делятся на два основных класса, открытые лодки и палубные суда. Около 1200 открытых лодок и 1100 палубных судов зарегистрированы в Исландии.

Владелец судна обязан ежегодно платить в казну Исландии специальный сбор за каждое судно, зарегистрированное в регистре судоходства в размере, установленном в Статье 28 Ship Survey Act No. 47/2003, в противном случае, право распоряжения судном может быть приостановлено по решению суда.

Арест судов в Исландии.

По законодательству Исландии, арест судов регулируется законом, регулирующим общие арест имущества. Никаких особых правил для ареста судов не предусмотрено. Исландия не является участником каких-либо международных Конвенции об аресте судов.

На имущество, которое принадлежит должнику, может быть наложен арест в целях обеспечения уплаты иска. Однако, если требование обеспечено морским залогом в соответствии с морским законодательством Исландии, судно может быть арестовано независимо от форм собственности. Такого рода претензии аналогичны тем, которые изложены в брюссельской Конвенции 1967 года о морских залогах.

Арест на судно может быть наложен в Исландии, если судно находится на территории страны в данный момент. Документы на ареста должны быть предоставлены соответствующему шерифу. Они должны включать в себя всю соответствующую информацию, которая позволит шерифу рассмотреть дело и убедиться в наличии претензии.

Затем проводится официальное слушание. Слушание может проходить в офисе шерифа или в другом месте по решению шерифа. Шериф обычно уведомляет ответчика о применении ареста и судебном заседании. Однако, если шериф уверен в том, что это может помешать аресту, он может воздержаться от уведомления.

После того, как произведен арест, заявитель обязан начать судебное разбирательство в исландском районном суде в течение одной недели, подтвердить арест и инициировать меры по обеспечению иска. Юрисдикцией в подтверждении ареста обладает только Исландский суд. Любое решение районного суда может быть обжаловано в Верховный суд.

Истец в некоторых случаях должен обеспечить безопасность за ущерб, который может быть причинен в результате незаконного ареста. Шериф при рассмотрении заявления на арест определяет:

- действительно ли он необходим;
- сумму гарантии;
- формы безопасности, которые должны быть приняты.

При определении суммы гарантии, шериф должен, главным образом, учитывать, насколько арест влияет на ответчика; если арест или ходатайство об аресте повредит его кредитоспособности или его бизнес - интересам, то шериф может сделать замечания по поводу правильности иска на арест. Также должны быть учтены убытки, которые ответчик может в последствие претерпеть в связи с арестом.

Морская безопасность.

Вопросами обеспечения морской безопасности, в том числе, обеспечения безопасности в портах Исландии, занимается Исландская Морская Администрация.

Основные функции:

- а) оценка безопасности Исландских судов и портовых Исландии;
- б) утверждение планов по обеспечению безопасности для Исландских судов и портов;
- в) назначение органов контроля и выдающих сертификаты инспекторов,
- г) контроль эффективности выполнения планов по охране Исландских судов и портов;
- д) ведение непрерывной записи Исландских кораблей;

- е) ведение реестра Исландских судов и портов;
- ж) подготовка и ведение плана по обеспечению морской безопасности Исландии.

Безопасность подразделяется на три направления:

Skipavernd (безопасность судна): Представляет собой меры по обеспечению охраны судов, экипажей, пассажиров и грузов от угроз терроризма или иных противоправных действий.

Hafnavernd (безопасность порта) Представляет собой меры по обеспечению защиты порта и портовых сооружений от любой угрозы терроризма или иных противоправных действий.

Farmvernd (охрана груза): Направлена на защиту грузов и складов от любой угрозы терроризма или иных противоправных действий.

Порт.

Порт (**Hafnalög**) представляет собой часть земли и моря с оборудованием и инструментами для приема судов, погрузки и выгрузки, хранения товаров, приема товаров в морские или сухопутные транспортные средства и для приема и отправления пассажиров.

Основными функциями порта являются строительство, эксплуатирование, обслуживание и обновление портовых сооружений; аренда земельных участков, складов, оборудования и т. д., обслуживание судов или компаний в порту, которые проводят обслуживание судов, пассажиров и грузов; сбор отходов, продажа воды и предоставление электричества и подобных услуг. Помимо этого, в порту Исландии осуществляется функционирования европейских складов и сервисных центров.

Организационно-правовые формы порта:

- 1) Порт, принадлежащий муниципалитету.
- 2) Корпорации с любыми формами собственности.
- 3) Порт, принадлежащий исландскому государству.

Исландское законодательство требует от судов, намеревающихся войти в порт, предоставить следующую информацию перед входом в порт:

- 1) Действующий сертификат судна, а также наименование органа, его выдавшего.
 - 2) Уровень безопасности, при котором судно в настоящее время плавает.
 - 3) Уровень безопасности, при котором судно эксплуатировалось в 10 предыдущих портах.
 - 4) Информация о каких-либо специальных или дополнительных мерах безопасности, которые были предприняты на судне в 10 последних портах.
 - 5) Информация о других практических вопросах, связанных с безопасностью.
- Действующие порты Исландии представлены в приложении 3.

Экипаж судна.

Правовое положение моряков, работающих на судне исландского корабля, определяется в Законе от 19 июня 1985 года «О моряках».

В законе устанавливаются обязательные пункты трудового договора, заключаемого с моряками, а также регулирует следующие вопросы: минимальный возраст; медицинский осмотр; командировочные расходы в случае гибели судна; расходы на уход и возвращение из-за рейса в связи с туберкулезом или иными заболеваниями, а также травмами; обязанность работодателя позаботиться о похоронах; меры по предотвращению несчастных случаев и ущерба здоровью; возмещение убытков; продукты питания и гигиены для экипажа; отдых и сон и т. д.

Выводы по работе.

Исландия имеет развитую законодательную базу, касающуюся морских перевозок грузов, а также морской безопасности. Законодательная система Исландии в области морского очень схожа с многими развитыми европейскими странами, что говорит о высоком уровне ее развития.

Испания

Королевство Испания – это суверенное государство, парламентская монархия с демократическим режимом, занимающая большую часть Пиренейского полуострова. История Испании уходит в глубь веков.

Не менее богатая и насыщенная у этого государства история становления морского права, связанная с географическими открытиями, спорами и разрешением этих споров на уровне международных соглашений, и даже с острыми международными конфликтами. Испания имеет выход к Средиземному морю и атлантическому океану.

Это государство по праву может считаться достаточно значимой, сильной морской державой с развитым морским законодательством.

На сегодняшний день в морском транспорте Испании задействовано около 300 судов общим водоизмещением 1,511 миллионов тонн. Суда под флагом Испании ежегодно перевозят около 30 миллионов тонн внешнеторговых грузов. 24 морских порта Испании контролируют около 93 % всех перевозок.

Испания занимает одно из первых мест по контейнерным перевозкам. Наряду с Нидерландами, Бельгией, Румынией, Словенией и Болгарией Испания является страной с высокой долей транспортных перевозок за пределы Европейского Союза.

Порты Альхесирас и Валенсия входят в рейтинг 20 крупных портов Европы по размерам грузового тоннажа.

По объемам туристических перевозок в рейтинг крупных входят порты Альхесирас и Пальма-де-Мальорка.

1. История Испании и предпосылки развития испанского морского законодательства.

Испания – государство с богатой, длительной историей. И краткий экскурс по истории этой страны необходимо начать с зарождения Испанского государства. Так, в третьем тысячелетии до н.э. вдоль восточного побережья Испании появляются иберские племена, которые в середине 2 тысячелетия до н. э. начинают расселяться в поселениях на территории современной Кастилии.

Позже в Иберию проникает культура полей погребальных урн, а в начале 1 тысячелетия до н. э. большую часть их территории колонизируют кельты. В результате часть кельтов, жившая по соседству, попадает под их влияние и создает кельтиберийскую культуру.

Около 1100 г. до н.э. началась колонизация Иберии Карфагеном. В 5-4 вв. до н. э. влияние карфагенян усиливается. Самая крупная их колония на Пиренейском полуострове – Новый Карфаген.

После поражения Карфагена во Второй Пунической войне на Пиренейском полуострове началось установление римского господства. В результате Испания стала одним из важнейших центров Римской империи после Италии. Римляне провели по Испании военные дороги и организовали множество военных поселений.

Основой испанской юридической системы стали римские законы.

В 5 в. н.э. началось нашествие германских племен на полуостров, что ускорило падение и без того уже слабой Римской империи.

Составляя всего около 4 % населения, вестготы в 6 в. н. э. вытеснили византийцев. Вестготская социальная верхушка отрицала божественность Христа, в то время как местное население исповедовало католицизм.

Правление вестготов длительностью в триста лет оставило яркий след в культуре Пиренейского полуострова, однако к созданию единой нации не привело. В 711 г. одна из вестготских группировок призвала на помощь мавров. Арабы переправились из Африки в Испанию положили конец вестготскому государству. Почти вся Испания в короткое время была завоевана арабами.

В 8 - 15 вв. шла борьба за освобождение страны от арабов, в ходе которой возникли ряд христианских королевств: Астурия, Наварра, Кастилия, Арагон.

В 1479 г. создано единое Испанское Королевство.

В 1492 г. завершилось изгнание арабов из страны и началась испанская колонизация Центральной и Южной Америки.

В 19 в. Испания пережила четыре буржуазные революции. В результате революции 1931 г. был низложен король и провозглашена республика.

В 1936 г. вспыхнул мятеж реакционных сил. С поражением республиканцев в гражданской войне 1936-1939 гг. в стране установилась диктатура генерала Франко.

После смерти Франко в 1975 г. осуществлен мирный переход к демократии.

В 16 веке попытку разделить Атлантический океан на сферы влияния предприняли тогдашние супердержавы - Португалия и Испания. Арбитром в данном случае выступил Папа Римский, который издал соответствующую буллу в 1493 году.

В 1494 году Испанией и Португалией был заключен знаменитый Тордесильяский договор, разделивший открытые европейцами территории (и акватории) на "испанские" и "португальские".

Демаркационная линия проходила через оба полюса Земли и пересекала Атлантический океан на расстоянии примерно в 2 тысячи километров от самой западной части Островов Зелёного Мыса. Земли, расположенные к востоку от данной линии, признавались владениями Португалии, к западу - Испании.

В результате первого кругосветного путешествия, предпринятого испанцем Фернаном Магелланом, было заключено Сарагосское соглашение 1529 г., разграничивающее зоны влияния Испании и Португалии в Тихом Океане. В соответствии с ним восточное полушарие было разделено по линии, отстоящей от Молуккских островов на 1.4 тыс. км. к востоку. Азия становилась сферой интересов Португалии (исключением были Филиппины), а Океания, территория Тихого океана, стала зоной влияния Испании.

Испания и Португалия установили право на преследование и захват всех иностранных судов, проходящих по их территории, проводить различные инспекции, облагать суда пошлинами и даже судить членов экипажа иностранного судна по собственным законам.

Такое разделение улучшило враждебные отношения между Испанией и Португалией, однако обе страны оказались вовлечены в конфликт с Англией, Францией и Голландией.

По мере развития морской торговли сильнее ощущалась необходимость отмены ограничений на использование морских пространств. Одним из первых сторонников такой отмены стал известный голландский политический деятель и юрист Гуго Гроций, на идея которого основано современное морское законодательство.

В 1780 г., в период Войны за независимость США, Россия выступила с Декларацией о Вооружённом Нейтралитете, где обращалась к Англии, Франции и Испании. Одним из положений декларации было предложение обеспечить беспрепятственный проход торговых судов нейтральных государств через морские порты, находящиеся между территориями вражеских стран.

В результате этого Россия получила возможность использовать средиземноморские порты Испании. Декларация стала прецедентным соглашением, которое обеспечивало безопасность торговых судов нейтральных государств в военных условиях. Более того, если в военное время существует свобода перемещения судов нейтральных государств, то в мирное время право на свободное перемещение по мировому океану получали все без исключения страны мира.

Длительное время побережье Гибралтарского пролива определялось как британская колония на территории Испании. В 1704 г. англичане захватили эту испанскую территорию, а в 1713 г. Утрехтский договор закрепил Гибралтар за Великобританией. Испания неоднократно требовала вернуть ей эту территорию. В 2003 г. правительства Великобритании и Испании достигли соглашения о том, что они будут управлять Гибралтаром совместно. Детальный план разделения суверенитета над Гибралтаром разрабатывался с учетом мнения его населения. В Гибралтаре сохранились британский образ жизни, британская система правосудия, но были расширены права на самоуправление и смягчен пограничный контроль на испанской границе.

Теперь перейдем к современности. После восстановления монархии в Испании была принята новая Конституция, к власти пришли социалисты, которые и сейчас занимают доминирующее положение в политической системе. Испания стала федеративным государством. В 1986 г. страна вступила в Европейский Союз.

На сегодняшний день королевство Испания - это суверенное государство, расположенное на юго-западе Европы и частично в Африке, член Европейского союза и НАТО.

Испания занимает большую часть (80 %) Пиренейского полуострова, а также Канарские и Балеарские острова, имеет общую площадь 504 782 км² (вместе с небольшими суверенными территориями на африканском побережье, городами Сеута и Мелилья). Является четвёртой по величине страной в Европе (после России, Украины и Франции).

Территория государства разделена на 17 автономных сообществ и 2 автономных города. Столицей Испании является город Мадрид.

Официальный язык страны – испанский.

Форма правления - парламентская монархия.

На севере и западе страна омывается Атлантическим океаном, на юге и востоке – Средиземным морем.

2. Правовая система Испании.

Испанское право - одна из старейших систем права в Южной Европе. Право Испании представляет собой сочетание римского права, местных обычаев и правовых норм, а также современного кодифицированного права.

Основой испанского законодательства выступают римские законы.

В настоящее время право Испании отличается большим своеобразием и самобытностью, несмотря на серьезное влияние права Франции, Португалии, Италии и других европейских государств.

Испания относится к романо-германской правовой семье.

Сразу следует отметить, что Испания – это государство, где действует Maritime Law.

Иерархия нормативно-правовых актов в современной Испании выглядит следующим образом:

1. Конституция Испании 1978 года;
2. Органический Закон (Ley Organica);
3. Обычный закон (Ley);
4. Декрет-закон (Decreto-ley);
5. Законодательный Декрет (Decreto legislativo);
6. Регламент (Reglamento) - подзаконный акт, принимаемый на основании и во исполнение законов и приравненных к ним нормативно-правовых актов.

Наиболее важным и значимым источником частного права Испании является Гражданский кодекс (Codigo Civil). Испания – страна с дуализмом частного права (помимо гражданского права выделяется еще и торговое право).

Поэтому в данной стране наряду с Гражданским кодексом действует Торговый кодекс. Так, Книга 3 Торгового кодекса Испании («О морской торговле») посвящена морской торговле, по сути своей являясь аналогом Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации.

2.1. Судебная система Испании.

Описывая правовую систему государства, нельзя не дать характеристику его судебной системы. Поэтому необходимо отметить, что в соответствии с Конституцией Испании, в стране существует независимая власть с юридической системой, в которой управление осуществляется генеральным советом судебной власти. В совет входят двадцать

членов, назначаемых Конгрессом и Сенатом. Они состоят на службе в течение пяти лет и могут быть избраны на должность только один раз.

Советом управляет председатель Верховного Суда Испании. Верховный Суд Испании – высшая судебная инстанция; его юрисдикция распространяется на всю территорию государства.

В Верховный Суд подаются апелляции на решения национального или региональных судов. Также туда можно подать иск против членов парламента, даже против министров и премьер-министра.

Конституционный суд Испании разрешает все вопросы, связанные с Конституцией страны.

Юрисдикция национального суда (Audiencia Nacional) распространяется на всю территорию Испании. Ему подсудны уголовные дела как национального, так и международного масштаба. Кроме того, он рассматривает сложные гражданские дела.

Судебная система Испании строится на принципе территориальной иерархии. Как было указано ранее, территория Испании разделена на районы, провинции, юридические округа и муниципалитеты.

В стране действуют четыре категории судов: гражданские, уголовные, социальные и административные. Апелляции на судебные решения подаются в вышестоящий судебный орган, вплоть до Верховного Суда.

Суд автономной провинции (Audiencia Provincial) представляет собой высшую судебную инстанцию на территории автономных провинций. Ему подсудны гражданские или более серьезные уголовные дела; в него подаются апелляции на решения суда, вынесенные в судах низшей инстанции.

На региональном уровне также действуют Торговый Суд, Уголовные суды (для приговоров менее пяти лет), Административные суды (по административным спорам), Орган судебного надзора, Дисциплинарные суды, Суды по делам несовершеннолетних.

Стоит обратить внимание на то, что правовая система Испании характеризуется достаточно большой медлительностью: во всех юридических округах страны стоит очередь из сотен тысяч дел.

При обращении в местные суды ожидание может занять около пяти лет. Примерный срок ожидания занимает около двух – четырех лет (в зависимости от сложности дел). Поэтому в случае столкновения с испанской правовой системой лучше постараться не доводить дело до суда.

Вообще необходимо заметить, что несмотря на то, что испанская правовая система доступна всем, при возможности стоит избегать столкновений с ней.

3. Морское законодательство Испании.

Будучи морской державой с довольно развитым морским законодательством, Испания участвует в различных морских конвенциях.

Так, можно выделить основные из них (при этом необходимо указать что к некоторым из них Испания присоединилась с определенными изъятиями):

- 1) Конвенция ООН по морскому праву 1982 г;
- 2) СОЛАС-74 (с протоколом от 1978 г);
- 3) LOAD LINES Protocol 88;
- 4) МППСС-72;
- 5) ПДМНВ 78/95;
- 6) Международная Конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. (САР-79);
- 7) МАРПОЛ 73/78;
- 8) Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г (Лондонская конвенция);
- 9) Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г;
- 10) Международная конвенция о спасании 1989 г.

Как было отмечено ранее, Третья Книга Торгового кодекса Испании регулирует положения о морской торговле. Правовые нормы, содержащиеся в данном разделе, регулируют отношения, возникающие из торгового мореплавания. Как уже было отмечено, данные нормы в большинстве своем соответствуют положениям, например, КТМ РФ, т.е., в сущности, являются испанским аналогом КТМ. Рассмотрим некоторые положения отдельно.

Торговые суда представляют собой имущество, которое может быть приобретено или передано любыми средствами, признанными законом, при этом приобретение должно быть отмечено в соответствующих документах. (ст. 579 Торгового кодекса Испании).

Судовладелец несет ответственность за действия капитана (ст. 586). Судовладелец не несет ответственность по обязательствам по контракту капитана, если он превысил свои служебные полномочия (ст. 588).

Если у судна несколько собственников, они несут ответственность соответственно своим долям в собственности на судно (ст. 590).

Сособственники судна должны осуществлять ремонт судна, судовых механизмов, нести затраты на техническое обслуживание и оборудование в равной пропорции (ст. 591).

В соответствии со ст. 596 ТК Испании судовладелец может выполнять функции капитана судна. Если два или более совладельцев одновременно выскажут желание занять позицию капитана, решение будет приниматься голосованием партнеров.

Документы, которые должны иметься на борту судна в целях охраны человеческой жизни на море:

- 1) Сертификат безопасности пассажирского судна;
- 2) Сертификат безопасности строительства для грузовых судов;
- 3) Сертификат безопасности ARMS для грузовых судов.;
- 4) Сертификат безопасности радиоустановки для грузовых судов;
- 5) Свидетельство о грузовой марке;
- 8) Свидетельство о мореходности и др.

Положения ТК Испании регулируют ответственность судовладельцев, капитанов судов. Так, например, капитан судна несет гражданскую ответственность за доставку груза, в т.ч. за повреждения судна и груза, за потери груза (в т.ч. из-за воровства), пени и неустойки, взимаемые за нарушение законодательства и т.д. (ст. 618).

В соответствии со ст. 652 ТК Испании чартер должен быть составлен в двух экземплярах и подписан сторонами.

Должны быть указаны: класс судна, его название, флаг судна и порт приписки, полное имя и адрес капитана, полное наименование и адрес фрахтователя, порты погрузки и разгрузки, масса и количество груза, дату погрузки и разгрузки.

Положения Книги Третьей Торгового кодекса содержат положение о договорах перевозки грузов и пассажиров, фрахтования (пример указан выше).

Также в ТК Испании содержатся положения о морском страховании. Так, в соответствии со ст. 737 ТК договор должен быть заключен в письменной форме и подписан сторонами. Объектами страхования могут быть корпус судна, буровая установка, материалы, запасы, пищевые продукты и топливо, груз.

Определение общей аварии, данное в ст. 806 Кодекса, не отличается от конвенционного. Для случаев распределения убытков в результате общей аварии Кодекс ссылается на Йорк-Антверпенские правила.

В Кодексе содержатся положения, касающиеся столкновения. Например, ст. 827 устанавливает солидарную ответственность для обоих столкнувшихся судов в случае, если столкновение произошло по их вине. Это также применяется в случаях, когда невозможно установить, кто виноват в столкновении (ст. 828). Если столкновение стало результатом форс-мажора, каждое судно несет свои собственные убытки в соответствии со ст. 830.

Статья 835 Кодекса регулирует институт морского протеста. Положения аналогичны, например, российскому законодательству в этой области (в том, что касается срока заявления и условий).

Проанализировав нормы национального законодательства Испании о торговом мореплавании, мы еще раз можем согласиться с утверждением о схожести норма Торгового кодекса Испании с положениями КТМ РФ.

Длительное время остается актуальным правовое регулирование статуса иностранных судов в водах Испании. Четкая информация по этому вопросу отсутствует, а регулирующее его законодательство сложное для понимания, в особенности в отношении иностранных пользователей. Часто, к недоумению иностранцев, приходят оповещения об оплате огромной суммы налога, а также соответствующих санкций и пеней.

На самом деле иностранные суда, зарегистрированные за пределами Европейского Союза, могут пребывать в испанских водах 18 месяцев подряд, по истечении которых необходимо оформить ввоз судна либо выйти из европейских вод.

Это положение часто приводит в заблуждение и не является исчерпывающим, так как оно относится непосредственно к таможенному налогу на ввоз (импорт). Многие оставляют без должного внимания закон, регулирующий налог на регистрацию транспортных средств, куда включены и суда. Там четко определена необходимость оплаты регистрационного налога иностранного или нового судна в Испании, когда его пользователь является резидентом Испании.

В положениях закона не берется во внимание, кто является владельцем судна. Часто имели место случаи, когда и владелец, и реальный пользователь являлись иностранными гражданами - нерезидентами Испании, но предоставляли право доступа к судну резиденту Испании - доверенному лицу, которому было поручено судно и его обслуживание с передачей разрешения на право пользования им в личных целях.

В подобных случаях дело открывается против резидента Испании, хотя его доступ к судну может быть значительно ограничен и основан на дружеских или договорных отношениях с владельцем.

Резидент Испании будет отвечать за налог на импорт судна, кроме случаев, когда судно зарегистрировано под европейским флагом, и отдельно за налог на регистрацию. Гарантией этому будет служить опись и пришвартовка судна, которое будет освобождено только при оплате гарантии суммы налога либо при предоставлении на ту же сумму банковской гарантии. Альтернативой для нерезидентов выступает временный ввоз, дающий право пользоваться судном 6 месяцев в год.

Хотелось бы также затронуть такой интересный вопрос, как арест морских судов в Испании.

Отметим международные нормы, регулирующие правоотношения в данной области:

1) Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г;

2) Международная конвенция об аресте судов 1999 г.

Конвенция 1999 г. имеет определение понятия «морское требование», несколько отличное от определения, данного Конвенцией 1952 г. (В Конвенции 1999 г. указаны 22 основания, по которым на судно может быть наложен арест, в то время как в Конвенции 1952 таких оснований 17). Отметим основные отличия. В Конвенции 1999 г. учитываются требования, не указанные в Конвенции 1952 г.: причинение вреда при эксплуатации судна (в Конвенции 1952 – «при столкновении и иным образом»); ущерб, причиненный судном окружающей среде, побережью или связанным с ними интересам, угроза причинения такого ущерба; меры, принимаемые для предотвращения, уменьшения или устранения такого ущерба; расходы на восстановление окружающей среды; убытки, которые были понесены или будут понесены третьими лицами в связи с таким ущербом; расходы на подъем, удаление, уничтожение затонувшего судна или груза; портовые и канальные сборы, сборы на других судоходных путях; страховая премия, включающая в себя взносы по взаимному страхованию и уплаченная собственником либо фрахтователем судна по бербоут-чартеру либо от их имени; комиссионное, брокерское, агентское вознаграждение; споры из договора купли-продажи судна.

В соответствии с Конвенцией судно может быть арестовано только по морскому требованию, но не по какому другому требованию (ст. 2).

Арест любого судна, в отношении которого заявляется морское требование, допускается, если (ст. 3):

- лицо, которому судно принадлежало в момент возникновения требования, является ответственным по такому требованию и собственником судна при наложении ареста;

- фрахтователь по димайз-чартеру в момент возникновения морского требования является ответственным по требованию и фрахтователем по димайз-чартеру либо собственником судна при наложении ареста;

- требование основано на ипотеке судна или обременении судна того же характера;

- требование касается права собственности на судно или владения им;

- требование к собственнику, фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору судна обеспечивается морским залогом на судно, который предоставляется или возникает в соответствии с законом государства, в котором арест запрошен.

Судно освобождается от ареста при предоставлении достаточного обеспечения в удовлетворительной форме. При отсутствии соглашения сторон о размере и форме

обеспечения суд определяет его форму и размер, не превышающий стоимости арестованного судна (ст. 4).

Любая просьба об освобождении судна от ареста в связи с предоставлением обеспечения не означает признание ответственности, отказ от любых средств защиты или от права на ограничение ответственности.

Если судно арестовано в государстве, не являющемся участником Конвенции, и не освобождается от ареста, несмотря на предоставление обеспечения в государстве - участнике, такое обеспечение подлежит освобождению в соответствии с постановлением суда государства - участника при обращении к нему.

Если в каком-либо государстве судно уже было арестовано и освобождено от ареста или обеспечение в отношении судна уже было предоставлено, судно в последующем не может быть арестовано вновь или арестовано по тому же требованию, если только:

- характер или размер обеспечения является недостаточным при условии, что общий размер обеспечения не может превышать стоимость судна;

- лицо, предоставившее обеспечение, не может или не сможет выполнить свои обязательства;

- арестованное судно или обеспечение освобождено по просьбе или с согласия лица, имеющего требование, и при наличии разумных оснований для такой просьбы или согласия; или в связи с невозможностью лица, имеющего требование, воспрепятствовать освобождению судна посредством принятия разумных мер.

Суды государства, в котором был наложен арест или было предоставлено обеспечение, обладают юрисдикцией выносить решение по существу, если только стороны надлежащим образом не согласовали передачу спора на рассмотрение суда другого государства, который компетентен рассматривать дело по существу, или арбитража (ст. 7).

В Испании был подготовлен законопроект о торговом судоходстве, согласно которому на суда, находящиеся под флагом стран, не ратифицировавших Международную конвенцию об аресте судов 1999 г, может быть наложен арест.

В сентябре 2011 г Испания ратифицировала Конвенцию 1999 г, и вслед за этим советом министров был подготовлен проект нового закона.

Конвенция 1999 года разрешает задерживать только суда, в отношении которых действует ограниченный список морских требований.

Тем не менее, любое судно под флагом страны, не подписавшей Конвенцию, может быть арестовано как по морским, так и отличным от них искам.

Испанские суды смогут принимать заявления об аресте судов по любому типу требования, и в результате этого испанская юрисдикция становится привлекательной для арестов по всем видам претензий.

Когда Испания подписывала конвенцию, ее власти оговорили, что документ будет применяться только в отношении стран, конвенцию подписавших. В то же время Испания ратифицировала предыдущую Конвенцию об аресте судов 1952 г., которую вместе с ней признали 95 государств, при этом Испания не оговорила какие-либо условия при подписании. Получается, что, осуществляя новую реформу в торговом судоходстве, власти государства расширяют возможности для ареста судов внутри страны по основаниям, изложенным в Конвенции 1999 г., не ограничивая ее действие только странами-подписантами.

Что касается конкретно моряков, то новая редакция документа позволит арестовывать суда не только по заработной плате, но и другим суммам, причитающиеся членам экипажа, в том числе расходам на репатриацию и взносам по социальному страхованию.

Отметим, что в связи с ратификацией Конвенции 1999 г. Конвенция 1952 г. была денонсирована, однако ранее ее нормы были инкорпорированы в национальное законодательство, а потому на данный момент они в большей части действуют (и, вероятно, будут действовать вплоть до вступления в силу нового закона о торговом судоходстве).

Арест морских судов в Испании осуществляется в соответствии с нормами гражданского процессуального законодательства, а именно Гражданского процессуального кодекса Испании.

Заключение.

По результатам изучения морского законодательства Испании, государства с богатой морской историей и развитым, в том числе и кодифицированным морским законодательством, можно сделать следующие выводы.

Испания – участница многих морских конвенций, список основных был приведен выше. При этом Испания, как и многие Европейские страны, присоединилась к ряду конвенций с некоторыми (одинаковыми для стран Евросоюза) изъятиями.

Отношения, вытекающие из торгового мореплавания, регулируются положениями Торгового кодекса Испании, а именно Книги третьей, в которой содержатся нормы, касающиеся экипажа судна, ответственности судовладельцев, общей аварии, столкновения судов, морского страхования, фрахтования судна и другие. Анализ норм показывает, что они, в принципе, ничем кардинально не отличаются от Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и других однотипных законов.

Испанию отличает некоторая самобытность, которая проявляется, в частности, в особом подходе законодателя к инкорпорированию норм международных конвенций в национальное законодательство. Так, арест морских судов в Испании возможен не только по морским требованиям, как то устанавливает Конвенция 1999 г., к которой совсем недавно присоединилась Испания. Данное обстоятельство делает Испанскую юрисдикцию довольно привлекательной.

Но этим, например, обстоятельством (впрочем, как и другими) не стоит злоупотреблять и сразу идти под испанскую юрисдикцию, поскольку судебная система этой страны очень загружена, помимо этого процедура судебного разбирательства довольно долгая. Поэтому при любой возможности до суда дело лучше не доводить, а лучше решать его мирным путем. Впрочем, альтернативой государственным судам может выступать арбитраж, загруженный меньше. Так, например, в Испании действует Арбитражный суд при Торговой палате Мадрида.

Список источников.

- 1) Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г.;
- 2) Международная конвенция об аресте судов 1999 г.;
- 3) Торговый кодекс Испании, Книга 3 (Codigo de Comercio, LIBRO TERCERO: DEL COMERCIO MARÍTIMO);
- 4) Интернет-источник: <http://revistarusa.net/морской-закон/>;
- 5) Интернет-источник: <http://www.sur.ru/news/2144>;
- 6) Интернет-источник: <http://abcspain.ru/zakonodatelstvo-ispanii/>;
- 7) Интернет-источник: <http://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/Portal/es/inicio> (официальный сайт);
- 8) Интернет-источник: <http://www.senado.es/web/index.html> (официальный сайт).

Введение.

Королевство Испания – это суверенное государство, парламентская монархия с демократическим режимом, занимающая большую часть Пиренейского полуострова. История Испании уходит в глубь веков.

Не менее богатая и насыщенная у этого государства история становления морского права, связанная с географическими открытиями, спорами и разрешением этих споров на уровне международных соглашений, и даже с острыми международными конфликтами. Испания имеет выход к Средиземному морю и атлантическому океану.

Это государство по праву может считаться достаточно значимой, сильной морской державой с развитым морским законодательством.

На сегодняшний день в морском транспорте Испании задействовано около 300 судов общим водоизмещением 1,511 миллионов тонн. Суда под флагом Испании ежегодно перевозят около 30 миллионов тонн внешнеторговых грузов. 24 морских порта Испании контролируют около 93 % всех перевозок.

Испания занимает одно из первых мест по контейнерным перевозкам. Наряду с Нидерландами, Бельгией, Румынией, Словенией и Болгарией Испания является страной с высокой долей транспортных перевозок за пределы Европейского Союза.

Порты Альхесирас и Валенсия входят в рейтинг 20 крупных портов Европы по размерам грузового тоннажа.

По объёмам туристических перевозок в рейтинг крупных входят порты Альхесирас и Пальма-де-Мальорка.

Итальянская республика

Ита́лия (итал. Italia [iˈtaːlja], официальное название — Италья́нская Респу́блика (итал. Repubblica Italiana) — государство в Южной Европе, в центре Средиземноморья. Входит в Евросоюз и НАТО с момента их создания, является третьей по величине экономикой еврозоны.

Территория Италии составляет 301,340 км² (72-е место по площади среди стран мира)^[46].

Италия имеет сухопутную границу с Францией, Швейцарией, Австрией и Словенией.

Граничит с Францией на северо-западе (протяжённость границы — 488 км), со Швейцарией (740 км) и Австрией (430 км) — на севере и со Словенией — на северо-востоке (232 км). Также имеет внутренние границы с Ватиканом (3,2 км) и Сан-Марино (39 км).

Занимает Апеннинский полуостров, Балканский полуостров (небольшую часть), Паданскую равнину, южные склоны Альп, острова Сицилия, Сардиния и ряд мелких островов.

Происхождение слова Italia точно не известно. Согласно наиболее распространённой точке зрения, термин пришёл из Греции и означает «страна телят»^{[6][7][8]}. Бык был символом народов, населявших юг Италии, и часто изображался бодающим римскую Волчицу. Изначально название Italia применялось только к той части территории, которую теперь занимает Южная Италия (современная провинция Калабрия).

Италия — унитарная республика парламентского типа. Основным законом государства является конституция, принятая в 1947 году.

Глава государства — Президент Италии.

Исполнительную власть и Правительство возглавляет Председатель Совета министров Италии.

Торговый флот Италии насчитывает 667 судов — 17 место по общему тоннажу в мире. Очень важную роль, как во внутренних, так и во внешних перевозках страны играет морской транспорт. Это объясняется положением Италии на средиземноморском водном пути, большой протяжённостью береговой линии, наличием островов в составе страны. На берегах Италии расположено 144 порта. В грузообороте портов преобладает нефть и другое минеральное сырьё. Самый крупный итальянский порт Генуя — один из важнейших во всем Средиземноморье. Генуя служит воротами во внешний мир для всего Северо-Запада Италии, а также для Швейцарии. Главный соперник и конкурент Генуи на Адриатике — Триест, второй в Италии по грузообороту и один из важнейших нефтяных портов Европы. Через Триест Северо-Восточная Италия связывается с другими странами Средиземноморья, Ближнего и Среднего Востока, Восточной Африки и Восточной Азии. Значительно увеличился грузооборот портов Южной Италии (Аугусты и Таранто), что объясняется развитием нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности. Один из крупнейших пассажирских портов страны — Неаполь является центром связей Апеннинского полуострова с Сицилией, Сардинией и другими островами.

Источники формирующие морское законодательство РИ:

- Конституция РИ
- Конвенции о Международной морской организации, 1948 год;
- Международной конвенции о грузовой марке, 1966 год;
- Международной конвенции по обмеру судов, 1969 год;
- Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, 1969 год;
- Конвенции о международных правилах предупреждения столкновения судов в море, 1972 год;
- Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов, 1973 год, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78);
- Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, 1974 год, измененной Протоколом 1978 года (СОЛАС 74/78);
- Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, 1978 год;
- Международной конвенции по безопасным контейнерам, 1972 год.

Основные понятия по законодательству Италии

Понятие судна:

Под судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое для целей торгового мореплавания. Морское судно как продукт судостроительной техники представляет собой имущество, принадлежащее собственнику. Морские суда не несут самостоятельной имущественной ответственности. От своего имени они не могут заключать договора, вступать в иные сделки или иным образом участвовать в гражданско

правовых (имущественных) отношениях. Гражданская ответственность по обязательствам морского судна падает на судовладельца.

Правила регистрации судов:

Судно подлежит государственной регистрации в одном из реестров судов Республики Италия:

- государственном судовом реестре морских судов;
- судовой книге;
- бербоут-чартерном реестре;
- международном судовом реестре Республики Италия

Право собственности и иные вещные права на судно (обременения на него) подлежат обязательной государственной регистрации в Государственном судовом реестре морских судов или судовой книге. Право собственности и иные вещные права на зарегистрированное в международном судовом реестре Республики Италия судно (за исключением этих прав на судно, зафрахтованное по бербоут-чартеру), ограничения (обременения) этих прав, их возникновение, переход и прекращение подлежат регистрации в международном судовом реестре Республики Италия. Регистрация в международном судовом реестре Республики Италия судна, в отношении права собственности и иных вещных прав на которое установлены ограничения (обременения), и исключение из указанного реестра такого судна осуществляются с согласия в письменной форме лица, в пользу которого установлено соответствующее ограничение (обременение).

Сведения о зарегистрированных правах (обременениях прав) на судно или строящееся судно подлежат внесению в единый государственный реестр зарегистрированных прав на недвижимое имущество (правовой кадастр).

Право плавания под Государственным флагом Республики Италия:

- Судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом Республики Италия, имеет национальность Республики Италия.

- Судно, имеющее национальность Республики Италия, обязано нести Государственный флаг Республики Италия.

- Судно приобретает право плавания под Государственным флагом Республики Италия с момента государственной регистрации его в одном из реестров судов Республики Италия.

Право плавания под Государственным флагом Республики Италия предоставляется судам, находящимся в собственности:

- государства;
- граждан и негосударственных юридических лиц, зарегистрированных в порядке, установленном законодательством Республики Италия;

- иностранных юридических лиц,

Экипаж судна:

- В состав экипажа судна входят капитан судна, другие лица командного состава судна и судовая команда.

- К командному составу судна относятся помощники капитана судна, механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи. Уполномоченным органом к командному составу судна могут быть отнесены также другие специалисты.

- Судовая команда состоит из лиц, не относящихся к командному составу судна.

Минимальный состав экипажа судна:

- Каждое судно должно иметь на борту экипаж, состав которого соответствует требованиям минимального состава экипажа судна для обеспечения безопасности плавания судна и защиты окружающей среды.

- Минимальный состав экипажа в зависимости от типа и назначения судна, а также района его плавания и местонахождения устанавливается уполномоченным органом.

- Свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность плавания судна и защиту окружающей среды, выдается капитаном морского порта, в котором осуществлена государственная регистрация судна.

В состав экипажа судна, плавающего под Государственным флагом Республики Италия, кроме граждан Республики Италия, могут входить иностранцы и лица без гражданства.

Иностранцы и лица без гражданства не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана и старшего механика.

Обязанности судовладельца:

- безопасные условия труда;
- охрану здоровья и медицинскую помощь;
- наличие спасательных средств;
- бесперебойное снабжение продовольствием и водой;
- помещения для отдыха, питания, лечения, культурного и бытового обслуживания, соответствующие санитарно-гигиеническим требованиям.

Судовладелец обязан застраховать членов экипажа судна от несчастных случаев при исполнении ими трудовых (служебных) обязанностей в соответствии с законодательным актом Республики Италия об обязательном страховании.

В случае гибели или повреждения имущества члена экипажа вследствие происшествия с судном судовладелец обязан возместить члену экипажа причиненный ущерб. Не подлежит возмещению ущерб, причиненный имуществу члена экипажа, виновного в происшествии с судном.

Судовладелец обязан в течение двадцати четырех часов с момента получения сообщения об аварийном случае, произошедшем с его судном, сообщить об этом капитану морского порта, а также оказывать содействие при расследовании аварийного случая, произошедшего с его судном.

Капитан судна:

- На капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, защите окружающей среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу.

- В отсутствие судовладельца, грузовладельца или их законных представителей капитан судна является представителем судовладельца и грузовладельца при совершении в случаях необходимости сделок в отношении судна, груза или плавания, а также предъявлении исков в отношении имущества, находящегося на судне.

- В исключительных случаях (смерть, болезнь и иное), препятствующих капитану судна выполнять свои служебные обязанности, обязанности капитана судна до получения соответствующего распоряжения судовладельца возлагаются на старшего помощника капитана судна.

Права капитана судна:

- отдавать распоряжения, подлежащие исполнению всеми находящимися на судне лицами;

- в случае угрозы гибели судна после принятия экипажем судна всех мер по обеспечению безопасности пассажиров разрешить членам экипажа покинуть судно;
- применять поощрения и налагать взыскания на членов экипажа в соответствии с трудовым законодательством Республики Италия;
- отстранять от исполнения служебных обязанностей членов экипажа;
- изолировать лицо, создающее угрозу безопасности судна и (или) находящимся на нем людям и имуществу, в том числе в обязательном порядке - лицо с подозрением на инфекционное заболевание;
- задержать лицо, подозреваемое в совершении преступления, предусмотренного уголовным законодательством Республики Италия, и содержать его в специально приспособленном помещении до передачи его компетентным органам в первом порту Республики Италия, в который войдет судно;
- передать компетентным органам иностранного государства, если это предусмотрено международным договором, ратифицированным Республикой Италия, лицо, подозреваемое в совершении преступления, направленного против безопасности морского судоходства, за исключением гражданина Республики Италия, а также лица без гражданства, постоянным местом жительства которого является Республика Италия;
- в случае необходимости удостоверить завещание гражданина, которое в соответствии с законодательством Республики Италия о нотариате приравнивается к нотариально удостоверенному. Капитан судна, удостоверивший завещание, обязан в течение десяти дней со дня его удостоверения, а если это невозможно по уважительным причинам, по возникновению такой возможности передать один экземпляр удостоверенного завещания на хранение нотариусу по постоянному месту жительства завещателя;
- удостоверить подлинность подписи свидетелей в соответствии с брачно-семейным законодательством Республики Италия.

Обязанности капитана судна:

- выполнять распоряжения судовладельца и фрахтователя
- оказать помощь лицу, терпящему бедствие на море, если эта помощь может быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров;
- при столкновении судов - принять должные меры для спасения другого судна, если эти меры могут быть приняты без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров, сообщив при возможности названия своих судов, порты их регистрации, а также порты отправления и назначения;

- в случае, если лицо, находящееся на борту судна, нуждается в неотложной медицинской помощи, которая не может быть оказана во время нахождения судна в море, - зайти в ближайший порт или принять меры по доставке такого лица в ближайший порт, известив при этом судовладельца; при заходе судна в иностранный порт или доставке такого лица в иностранный порт известить также консульское учреждение Республики Италия;
- в случае военных действий в районе порта отправления или порта назначения либо в районе, через который судно должно пройти, а также в иных случаях военной опасности - принять все меры по обеспечению безопасности находящихся на судне людей, предотвращению гибели и захвата судна, сохранности судовых документов, грузов и иного имущества;
- в случае угрозы гибели судна - принять меры по обеспечению безопасности находящихся на судне пассажиров и сохранности судовых и иных документов;
- покинуть судно последним в случае угрозы гибели судна после принятия всех мер по обеспечению безопасности пассажиров экипажем судна;
- в случае необходимости направить лицо, указанное в подпункте 6) статьи 30, вместе с материалами дознания в Республику Италия на другом судне, плавающем под Государственным флагом Республики Италия;
- в случае практической осуществимости по возможности до входа судна в территориальные воды иностранного государства направить в его компетентные органы уведомление о своем намерении передать им лицо, указанное в подпункте 7) статьи 30, и причины его передачи, а также представить указанным органам имеющиеся доказательства;
- в случае обнаружения на судне во время пребывания его в порту Республики Италия признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством Республики Италия, - немедленно сообщить об этом правоохранным органам;
- выполнять функции органа дознания в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством Республики Италия в случае обнаружения на судне, находящемся в дальнем плавании, признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством Республики Италия;
- сделать запись в судовом журнале о фактах рождения или смерти гражданина;
- в случае смерти гражданина уведомить супруга (супругу) либо одного из близких родственников, а также обеспечить сохранность находящегося на судне тела и

имущества умершего с передачей их согласно описи капитану первого порта Республики Италия, в который зайдет судно;

- принять меры по обеззараживанию трупа умершего человека или животного в случае подозрения на карантинное или особо опасное инфекционное заболевание;
- принять меры по сохранению и отправке тела умершего на родину. В случае отсутствия такой возможности - предать тело умершего земле или кремировать его и отправить урну с прахом на его родину.

Требования к оформлению морской перевозки:

По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в порт назначения и выдать уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель или получатель обязуется уплатить за перевозку груза плату согласно договору или тарифу и обеспечить приемку груза.

Договор морской перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений (чартер), а также без такого условия.

Договор морской перевозки груза оформляется коносаментом, чартером, морской накладной. Форма коносамента, чартера, морской накладной устанавливается правилами перевозок.

Перевозчик обязан заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние: обеспечить безопасность и техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снабдить судно, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым, а также привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие прием, перевозку и сохранность груза.

При перевозке груза по чартеру перевозчик обязан в письменной форме уведомить фрахтователя или отправителя, если он указан фрахтователем, о том, что судно готово или будет готово в определенное время к погрузке груза. Такое уведомление может быть подано только в случае, если судно находится в порту погрузки или в обычном для данного порта месте ожидания.

При перевозке груза по чартеру перевозчик обязан подать судно в указанное фрахтователем место погрузки груза. Фрахтователь должен указать безопасное и пригодное для погрузки груза место, в котором судно может находиться, оставаясь на плаву. В случае, если фрахтователем указано место, непригодное для погрузки груза, или несколькими фрахтователями указаны разные места погрузки груза, перевозчик вправе подать судно в

место погрузки груза, обычно используемое в данном порту, предупредив фрахтователей об этом заблаговременно.

При перевозке груза по чартеру перевозчик обязан подать судно в обусловленный чартером срок. В случае неподачи судна в указанный срок фрахтователь вправе отказаться от договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков.

Сталийное время определяется соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения - сроками, обычно принятыми в порту погрузки. Сталийное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах, начиная со следующего дня после направления отправителю, фрахтователю уведомления о готовности судна к погрузке груза.

Продолжительность контрсталийного времени определяется соглашением сторон, а при его отсутствии - сроками, обычно принятыми в порту погрузки. Контрсталийное время исчисляется в календарных днях, часах и минутах с момента окончания сталийного времени. В контрсталийное время включаются воскресные и официально установленные праздничные дни, объявленное нерабочим в порту время, а также перерывы в погрузке груза, вызванные непреодолимой силой или гидрометеорологическими условиями, создающими угрозу сохранности груза, либо препятствующими его безопасной погрузке. Время, в течение которого погрузка груза не проводилась по зависящим от перевозчика причинам, не включается в контрсталийное время.

Демерредж определяется соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения - согласно ставкам, обычно принятым в соответствующем порту. В случае отсутствия таких ставок демерредж определяется расходами на содержание судна и его экипажа.

Соглашением сторон может быть установлен диспач. При отсутствии такого соглашения размер диспача исчисляется в размере одной второй демерреджа.

Грузы, нуждающиеся в таре и упаковке для обеспечения их полной сохранности при перевозках, должны предъявляться для перевозок в исправной таре и упаковке. Тара и упаковка должны соответствовать обязательным требованиям безопасности, установленным техническими регламентами.

Отправитель обязан надлежащим образом маркировать груз и представлять перевозчику необходимые сведения о нем. В случае, если груз требует особого с ним обращения, отправитель обязан информировать перевозчика о свойствах груза и порядке обращения с ним.

Общая авария.

Общей аварией признаются убытки и (или) расходы, распределяемые между судном, грузом и фрахтом соразмерно стоимости судна, груза и фрахта в день и в месте окончания общего морского предприятия в соответствии с правилами морских перевозок,

понесенные в целях общей безопасности и сохранения имущества в общем морском предприятии от общей опасности.

К убыткам, признаваемым общей аварией, относятся:

- убытки, вызванные принятием мер по спасанию;
- убытки, вызванные повреждением или утратой груза, топлива, предметов

снабжения, потерей фрахта;

- убытки, вызванные повреждением судна, его машин или принадлежностей.

К расходам, признаваемым общей аварией, относятся:

- расходы, вызванные заходом судна в место убежища;
- расходы, вызванные временным ремонтом судна;
- расходы, вызванные задержкой судна ради общей безопасности;
- расходы, вызванные последствиями признания судна непригодным к

плаванию или отказа судна от продолжения рейса;

- расходы на спасание;
- расходы, вызванные мерами по предотвращению ущерба окружающей

среде.

Общей аварией признаются любые дополнительные расходы, произведенные вместо расходов, отнесенных к общей аварии (заменяющие расходы). Заменяющие расходы возмещаются только в размере предотвращенных расходов, независимо от экономии, полученной кем-либо из участников общего морского предприятия. Общая авария распределяется между судном, грузом и фрахтом соразмерно их стоимости в день и в месте окончания общего морского предприятия в соответствии с правилами перевозок.

Основания ареста судна.

Арестом судна является задержание или ограничение в передвижении судна для обеспечения морского требования. Судно может быть арестовано только по морскому требованию.

С целью обеспечения морского требования судно может быть арестовано независимо от условия соответствующего договора о том, что морское требование подлежит рассмотрению в суде другого государства.

По требованиям, не относящимся к морским требованиям, судно может быть арестовано только в случаях:

- банкротства судовладельца или ликвидации судовладельца юридического лица;
- обеспечения конфискации по уголовному делу.

По морским требованиям не допускается наложение ареста на судно в случаях:

- передачи права собственности на судно третьим лицам к моменту наложения ареста;

- фрахтования судна иным фрахтователем.

Правовой статус и виды морских портов.

Правовой статус морского порта определяется настоящим Законом, иными нормативными правовыми актами.

Морские порты могут находиться в собственности государства, а также в собственности граждан и негосударственных юридических лиц.

Морские порты, имеющие статус международного значения, не подлежат приватизации и могут передаваться в оплату акций национального управляющего холдинга, национального холдинга, национальной компании на условиях и в порядке, устанавливаемых Правительством Республики Италия.

Статус морского порта международного значения определяется Правительством Республики Италия. Морские порты являются объектами общего пользования и подразделяются по назначению на торговые и специализированные (рыбные, нефтяные и другие). Предоставление земельных участков для морского порта, а также изъятие этих участков производится в порядке, установленном земельным законодательством Республики Италия. Для строительства, реконструкции морских портов, имеющих государственное значение, определяемых Правительством Республики Италия, земельные участки могут быть изъяты у собственника или землепользователя в порядке, установленном земельным законодательством Республики Италия. Местные исполнительные органы определяют границы морского порта, включая акваторию морского порта.

Лоцманская проводка судов.

Лоцманская проводка судов осуществляется в целях обеспечения безопасности плавания и предотвращения происшествий с судами, а также защиты окружающей среды в соответствии с Правилами, утвержденными уполномоченным органом.

К работе в качестве морских лоцманов могут быть допущены граждане Республики Италия при условии соответствия их квалификационным требованиям, установленным уполномоченным органом.

Уполномоченный орган устанавливает районы обязательной и районы необязательной лоцманской проводки судов и доводит информацию о таких районах до всеобщего сведения в морских портах и лоциях.

Порядок лоцманской проводки судов в морских портах, имеющих смежные акватории, устанавливается капитанами морских портов.

Ответственность лоцмана и капитана судна:

Присутствие на судне лоцмана не исключает ответственности капитана судна за управление судном. При наличии достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана капитан судна вправе в целях безопасного плавания судна отказаться от услуг данного лоцмана. В случае, если лоцманская проводка судна является обязательной, капитан судна должен потребовать замены лоцмана.

Ответственность за ненадлежащую лоцманскую проводку судна:

- Ответственность организации, работником которой является лоцман, за ненадлежащую лоцманскую проводку судна ограничена суммой, равной десятикратной оплате за такие услуги.
- Организация, работником которой является лоцман, несет ответственность в полном объеме, если доказано, что убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки, явились результатом действия (бездействия) лоцмана или организации, работником которой он является, совершенного умышленно или по грубой неосторожности.
- Лоцман, виновный в ненадлежащей лоцманской проводке судна, может быть дисквалифицирован в порядке и на условиях, определенных Правилами лоцманской проводки судов.

Заключение

Исходя из всего вышеизложенного, следует сделать вывод, что:

1. Морское законодательство Италии представляет собой совокупность нормативно-правовых актов, которые используются в сфере торгового мореплавания, изданные и санкционированные государством.

2. Морское право имеет иерархическую структуру, которая обусловлена соответствующей компетенцией органов государственной власти в принятии актов.

3. Система морского законодательства включает в себя большое количество законов и подзаконных актов.

4. Систему морского права также формируют и международные договоры и конвенции в области морского права

Республика Кипр

Закон Республики Кипр о торговом судоходстве был введён в 1963 году. С тех пор Кипр создал хорошо организованный судоходный сектор и сейчас входит в десятку стран с крупнейшим флотом в мире.

Налоговое законодательство Кипра стало основным фактором столь скорого укрепления судоходной отрасли и роста кипрского судового регистра, как по количеству судов, так и по валовому тоннажу. Международные связи и соглашения также сыграли немаловажную роль в превращении Кипра чуть ли не в единственную страну в ЕС с «открытым реестром».

У страны есть развитая судоходная инфраструктура, включающая адмиралтейские суды, профсоюзы и классификационное общество (регистр). Также имеется специализированный отдел – Департамент торгового судоходства при Министерстве транспорта, коммуникаций и общественных работ. Значительная часть судов, числящихся в национальном регистре Кипра, в настоящее время управляется специализированными компаниями по судовому менеджменту, осуществляющими свою деятельность из офисов на Кипре. Управление этими судами, а также судами, которые ходят под флагами других стран, превратило Кипр в крупнейший центр судового менеджмента в ЕС и третий – в мире.

Кипр полностью освобождает суда от налога на любую прибыль и дивиденды, полученные от судовых операций. Вместо корпоративного подоходного налога выплачивается корабельный (тоннажный) сбор в Департамент торгового судоходства в зависимости от тоннажа судна. Новая налоговая система затрагивает три основные сферы международного судоходства:

1. судовладение;
2. фрахтование;
3. управление судами.

Корпоративные структуры нередко имеют компании, принадлежащие к разным сферам. На практике это оказывается очень налогооэффективным – к примеру, для групп компаний, самостоятельно занимающихся менеджментом своих судов, и/или для групп, флот которых находится частично в их собственности, а частично – в управлении.

Существующая система полностью одобрена ЕС и согласована с Рекомендациями Сообщества касательно государственной поддержки отрасли морского транспорта – Сообщением Еврокомиссии C(2004) 43, известным как Рекомендации ЕС для судоходства. Важным фактором являются многочисленные льготы, предлагаемые кипрской системой налогообложения. Нередко группа может вести сопутствующую деятельность, которая подлежит обложению по обычной ставке корпоративного налога. Это может быть внутреннее

финансирование, доходы от других инвестиций (например, недвижимости) и т.д. – вложение избыточных средств в сферы, не связанные с судоходством, является обычной практикой.

Всё, что допускается Рекомендациями ЕС для судоходства, можно найти на Кипре. Поэтому кипрский тоннажный налоговый режим является, пожалуй, лучшим, полностью одобренным режимом в ЕС. Дополненный отличной общей налоговой базой, он обеспечивает Кипру особое место в мировой судоходной индустрии.

Действующие тарифы конкурентоспособны и основаны на чистом регистровом тоннаже находящегося во владении, зафрахтованного или управляемого судна. Тоннажный сбор уплачивается один раз в год (в феврале) в Департамент торгового судоходства. При этом регистрацию в системе необходимо провести до конца ноября года, предшествующего присоединению к системе.

В тоннажной налоговой системе за судном может одновременно числиться владелец, фрахтователь и управляющий. Это означает, что все три должны будут заплатить тоннажный сбор в отношении одного и того же судна (управляющие компании платят 25% от обычной ставки; см. таблицу), при этом все они будут освобождены от корпоративного подоходного налога на прибыль от фрахтования, эксплуатации и управления судном.

Нормативная база определяет, что зарегистрировавшись в системе, владелец, фрахтователь или управляющая компания должны ежегодно подавать отчёты о деятельности в Департамент торгового судоходства и платить тоннажный сбор. Если весь доход освобождается от налогообложения, тогда подавать декларацию в налоговую инспекцию не нужно.

В таких странах, как Белиз, Багамские острова, Бермудские острова, Панама, Маршалловы острова и др., действует нулевая налоговая ставка, из-за чего их часто называют «налоговым раем». Эти страны широко используются для регистрации судов. Однако во всём мире отмечается тенденция отдаления от «налоговых убежищ» и присоединения к юрисдикциям, соответствующим правилам ОЭСР, и/или к юрисдикциям ЕС.

Это объясняется рядом инициатив, направленных против уклонения от уплаты налогов. Среди них: BEPS (План действий ОЭСР по противодействию размыванию налогооблагаемой базы и перемещению прибыли), соответствующее законодательство развитых стран, как, например, правила контролируемых иностранных компаний (CFC), давление ОЭСР касательно «прозрачности» и обмена информацией, а также безопасность флага.

Кипр не является «налоговым раем». Это авторитетная юрисдикция со стабильной тоннажной налоговой системой, которая успешно применяется вот уже более полувека. А

соглашения об избежание двойного налогообложения позволяют сократить или избежать налогов у источника выплаты дохода и налогов на фрахт.

Воспользоваться преимуществами тоннажного налогового режима Кипра можно и без передачи всех судов в управление кипрским компаниям и смены флага. Некоторые группы пошли на это, однако такая реструктуризация может потребовать серьёзных усилий и затрат времени, если суда заложены.

Оказывалась помощь компаниям как перевести часть своего флота на Кипр, так и поменять их юридическую структуру без перевода судов. Среди наших клиентов были и такие, кто пожелал изменить свою организационную структуру для того, чтобы воспользоваться льготами налоговой системы Кипра. При этом они не меняли юридическую структуру, судовладельца или флаг. Всё зависит от группы и её бизнес-модели. Важным фактором является и готовность группы к переменам.

Говоря о процедуре переноса деятельности на Кипр, можно выделить четыре основные категории:

1. Планирование (структурирование и финансирование, транспортные средства, уровень операций и т.д.).
2. Образование компании и регистрация бизнеса (образование субъекта, открытие банковского счёта, регистрация в налоговых органах и т.д.).
3. Офисные помещения и инфраструктура (поиск, подготовка и т.д.).
4. Штат (подбор, совокупное вознаграждение, контракты, регистрация в государственных службах, жильё и т.д.).

При поддержке профессионального консультанта перенос деятельности на Кипр может быть выполнен просто и быстро.

Торговый флот Кипра является одним из наиболее крупных среди зарегистрированных торговых флотов мира. Этот факт обусловлен многочисленными преимуществами, характерными для данного государства. Вот некоторые из них:

1. Членство в Европейском Союзе с 2004 г.;
2. Демократический строй с рыночной экономикой, а также стратегически выгодное расположение на пересечении путей трех континентов;
3. Оказание современных и эффективных услуг в сфере права, бухгалтерского учета и банковского дела на базе английской практики; либеральный режим прямых иностранных капиталовложений, обеспечивающий до 100% участия иностранного капитала в большинстве секторах экономики;
4. Наличие соглашений об исключении двойного налогообложения, подписанных более чем с 50 государствами;

5. Отказ от взимания налогов с прибыли, полученной от эксплуатации или управления судами, зарегистрированными на Кипре, или с дивидендов, выплаченных судовладельцем (данная льгота распространяется на суда, облагаемые корабельным сбором);

6. Отказ от взимания налога на доход от прироста капитала в связи с продажей или передачей судна, зарегистрированного на Кипре, или долей судовладельца (данная льгота распространяется на суда, облагаемые корабельным сбором);

7. Благоприятный налоговый режим с точки зрения управления судами;

8. Низкий уровень расходов, связанных с созданием и основной деятельностью компаний, высококачественные телекоммуникационные средства и удобный доступ для воздушных и морских судов, а также многие другие преимущества.

В соответствии со Статьей 5 Закона о торговом судоходстве (регистрация, продажа и залог судов) 1965г. (Закон 45/1963) (далее именуемый «Закон»).

"Судно может быть зарегистрировано в Реестре, если оно соответствует следующим требованиям:

1. Более 50% акций находится у гражданина Кипра, или граждан любого иного государства-члена Европейского Союза или государства-стороны по Соглашению о европейском экономическом пространстве, которые (в случае если они не являются постоянными резидентами Республики Кипр) назначают уполномоченного представителя на территории Республики и обеспечивают действительный характер его/ее прав с соблюдением соответствующих положений Закона в течение срока действия регистрации судна в Судовом реестре Кипра.

2. Весь объем (100%) акций судна находится у одной или более корпораций, которые были учреждены и осуществляют деятельность:

В соответствии с законодательством Республики, при этом их зарегистрированный офис находится на территории Республики, или

В соответствии с законодательством страны-участницы, а их зарегистрированный офис, центральный орган управления или головной офис расположены в пределах европейского экономического пространства, и которые, в течение срока регистрации судна в Реестре, обеспечивают:

Назначение и действительный характер прав уполномоченного представителя на территории Республики с соблюдением соответствующих положений Закона, или что управление судном, с точки зрения его безопасности, осуществляется кипрской компанией по управлению судами или компанией по управлению судами из Евросоюза, адрес местонахождения которой расположен в пределах Республики, или за пределами территории Республики или иной страны-участницы Евросоюза, но которые находятся под контролем

граждан Кипра или физических лиц, являющихся гражданами иной страны-участницы Евросоюза, и которые, в течение срока регистрации судна в Реестре, обеспечивают:

Назначение и действительный характер прав уполномоченного представителя на территории Республики с соблюдением соответствующих положений Закона, или что управление судном, с точки зрения его безопасности, осуществляется кипрской компанией по управлению судами или компанией по управлению судами из Евросоюза, адрес местонахождения которой расположен в пределах Республики".

В соответствии со Статьей 23 Закона судно может быть сначала зарегистрировано в Реестре Кипра "временно", при условии, что на момент регистрации оно находится за пределами территориальных вод Республики.

В случае, если судно находится в территориальных водах Республики, может быть оформлена исключительно "постоянная" регистрация.

Преимущества "временной" регистрации судна по сравнению с «постоянной» регистрацией связаны с составом подаваемой документации и, соответственно, с действиями, которые должны быть совершены в процессе каждого из видов регистрации.

Временная регистрация позволяет владельцам соответствующего судна урегулировать административные формальности с государством, под флагом которого судно было зарегистрировано ранее, собрать и предоставить Регистратору всю необходимую документацию, а также провести необходимые освидетельствования судна.

Срок действия временной регистрации составляет 6 месяцев с даты оформления Свидетельства о временной регистрации, при этом срок действия может быть по усмотрению Регистратора продлен на 3 месяца, а затем еще на 3 месяца при наличии особых обстоятельств.

Разумеется, временная регистрация является действительной так же, как и постоянная, и, соответственно, судно вправе незамедлительно воспользоваться преимуществами, обеспеченными кипрским законодательством.

Если изначально была оформлена временная регистрация судна, операции по оформлению Постоянной регистрации должны быть завершены по истечении срока действия временной регистрации, т.е. в течение 6 месяцев с даты постановки на учет.

Физическое присутствие судна на территории Кипра не является обязательным условием. Все необходимые освидетельствования могут быть проведены в любом порту мира, однако соответствующая документация должна быть представлена либо непосредственно в Департамент торгового судоходства, либо в зарубежное консульство Республики Кипр.

Стоит отметить, что термин "постоянная" имеет буквальное значение. Другими словами, регистрация кипрского судна может быть прекращена только при условии удаления судна из Реестра на основании соответствующего заявления собственника или в случаях, когда компетентный орган принял решение об удалении судна из Реестра в соответствии с положениями соответствующего Закона.

Часть VA Закона предусматривает возможность параллельной регистрации судов в Реестре судов Кипра. При этом иностранное судно может быть зарегистрировано на определенный срок под флагом Кипра, будучи в то же время параллельно зарегистрированным в иностранном регистре, и наоборот.

"Внутренняя параллельная" регистрация применяется в случае фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер), когда лицо, получившее иностранное судно на условиях фрахтования без экипажа, желает параллельно зарегистрировать судно под кипрским флагом.

Соответствующее заявление подается лицом (физическим или юридическим), которое в соответствии с Законом имеет право владеть кипрским судном. Более того, законы и нормативно-правовые акты государства иностранного регистра должны предусматривать возможность параллельной регистрации судов, зарегистрированных в регистре, при этом согласие регистра на параллельную регистрацию должно быть действительно в течение всего срока такой регистрации.

После подачи всех необходимых документов заявление принимается к рассмотрению. В случае утверждения заявления параллельная регистрация вступает в силу. Сразу после этого соответствующее судно регистрируется в Особом реестре параллельной регистрации, который ведет Регистратор судов Кипра, и оформляется особое Свидетельство о регистрации в Регистре Кипра.

В течение срока параллельной регистрации Судно должно осуществлять деятельность исключительно под флагом Кипра, при этом деятельность судна регулируется законами и нормативно-правовыми актами Кипра. Кроме того, на судне должно быть указано его наименование и порт приписки в пределах Кипра.

В то же время "внешняя параллельная" регистрация применяется, когда лицо, получившее иностранное судно на условиях фрахтования без экипажа (бербоут-чартер), желает оформить параллельную регистрацию судна, которое уже имеет постоянную регистрацию под кипрским флагом, в иностранном Регистре. В исключительных случаях Министр вправе одобрить внешнюю параллельную регистрацию судна, которое на момент подачи заявления временно зарегистрировано под кипрским флагом. Данная форма регистрации дает возможность финансирования судна и оформления его в залог в

соответствии с кипрским законодательством, а также предоставляет возможность его последующей регистрации в иностранном регистре.

Более того, соответствующий иностранный регистр должен предусматривать возможность внутренней параллельной регистрации в иностранном регистре, а судно должно быть передано во фрахт иностранному гражданину (физическому или юридическому лицу).

Соответствующее заявление подается собственником Судна, который обязуется представить все сопроводительные документы.

В соответствии с законодательством внутренняя параллельная регистрация действительна в течение срока действия договора о фрахтовании судна без экипажа и до тех пор, пока кипрские власти или власти иностранного государства не отзывали свое согласие. Срок внешней параллельной регистрации не может превышать трех лет, независимо от обстоятельств.

И, наконец, соответствующее судно должно осуществлять деятельность под флагом иностранного регистра, а на корме судна должен быть указан иностранный порт приписки. Однако все вопросы, связанные с правом собственности на судно или залогом судна, регулируются исключительно законодательством Кипра и разрешаются Регистратором судов Кипра.

Если судно зарегистрировано в Реестре Кипра, оно автоматически получает кипрское гражданство.

В соответствии с законодательно предусмотренным правом Министра в любой момент после регистрации аннулировать кипрскую государственную принадлежность (национальность) зарегистрированного судна. Судно не может быть зарегистрировано в Реестре Кипра, если:

Его общая длина не превышает 13 метров, при этом судно используется исключительно для навигации в пределах побережья Республики или районах дислокации ВС Великобритании (в подобном случае соответствующее судно может быть зарегистрировано в Регистре маломерных судов);

Палуба судна не является цельной или неподвижной, а судно используется исключительно для рыбной ловли, транспортировки лихтером или прибрежной торговли на побережье Республики или районов дислокации ВС Великобритании или в пределах установленного радиуса.

Судно не соответствует государственной политике, регулируемой в соответствии с Разделами 14А и 14В Закона (в действующей редакции).

Государственная политика в отношении регистрации судов, которая была опубликована на основании Статей 14А и 14В Закона, вносит дополнительные требования

или условия, которые считаются необходимыми для достижения безопасного и эффективного судоходства в чистых водах, а также для защиты интересов кипрских судов и их владельцев, лиц, принимающих суда во фрахт без экипажа, управляющих и судовладельцев.

Регистратор судов Кипра не рассматривает заявления о регистрации в Реестре судов Кипра или Особом реестре параллельной регистрации судов:

1. Которым на момент подачи заявления о регистрации запрещен вход в порты государства, являющегося стороной по Протоколам взаимопонимания в области государственного портового контроля, в рамках государственного портового контроля со стороны государства-участника указанного Протокола, или которым государство запретило вход в свои порты;

2. Которые в рамках государственного портового контроля были задержаны 3 или более раз в течение 2 лет, предшествующих дате заявления о регистрации, государствами, которые являются сторонами по Парижскому, окийскому или Средиземноморскому меморандуму о взаимопонимании о контроле судов государством порта, или Береговой охраной США;

3. Которые были построены или предназначены исключительно для внутреннего судоходства (например, во внутренних водах, на реках, внутренних водных путях, каналах, естественных или искусственных озерах, водохранилищах или дамбах);

4. Которые на момент подачи заявления о регистрации отвечают требованиям к степени износа.

Стоит отметить, что термин "возраст" означает возраст судна, который рассчитывается путем вычитания года закладки судна из года подачи заявления о регистрации судна в Регистр судов Кипра.

В случае если судно подверглось существенной модификации или реконструкции, год начала реализации соответствующих работ может учитываться (вместо года закладки) при расчете возраста судна при условии, что судно по окончании работ по существенной модификации или реконструкции соответствует всем требованиям действующих международных соглашений, стороной по которым является Кипр, как если бы судно было новым и его закладка была выполнена в год, в течение которого начались работы по существенной модификации или реконструкции.

В подобном случае заявление о регистрации судна должно сопровождаться документацией, подтверждающей соответствующие изменения, оформленной общепризнанной организацией, осуществляющей освидетельствование и сертификацию

судов от имени государства, под флагом которого плавает судно, или оформленной государством, под флагом которого плавает судно.

В 2010 г. на основании Закона о торговом судоходстве (Налоги и сборы) 2010 г. (Закон 44(I)/2010) на Кипре была введена новая Система корабельного сбора (далее именуемая "СКС"), на основании которой каждый соответствующий установленным требованиям собственник кипрского или иностранного судна, фрахтователь и (или) оператор судна может быть обязан выплачивать ежегодный налог, именуемый «корабельный сбор», рассчитываемый на основе чистой регистровой вместимости соответствующих критериям судов, находящихся в его распоряжении на основе права собственности, фрахта или в связи с отправлением управленческих функций. Однако операторы судов выплачивают лишь 25 % от суммы, взимаемой с собственников или фрахтователей соответствующего судна с аналогичной чистой регистровой вместимостью.

Собственник кипрского судна автоматически включается в число лиц, охваченных СКС, если:

1. Он является собственником "квалифицированного судна" (в соответствии с определением ниже), которое
2. Осуществляет "квалифицированную деятельность" (также в соответствии с определением ниже).

Собственники иностранных судов

Правом на участие в СКС обладает собственник иностранного судна, который¹:

1. Является налоговым резидентом Республики Кипр;
2. Выразил желание выплачивать налоги в рамках СКС;
3. Владеет "квалифицированным судном";
4. Владеет судном, осуществляющим "квалифицированную деятельность".

Более того, собственник иностранных судов должен также отвечать следующим требованиям:

Требование о наличии определенной доли флота, осуществляющей деятельность под флагом государства-члена ЕС, которое означает, что часть флота собственника судна должна быть зарегистрирована под флагом одной или нескольких стран ЕС. Такая доля должна оставаться неизменной в течение трех лет после того, как соответствующее лицо заявило о желании выплачивать налоги в рамках СКС.

¹ Лукашук И.И. Международное право. Особенная часть: учеб. для юрид. фак. и вузов / Лукашук И.И. - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва: БЕК, 2011. - 419 с.

Если с точки зрения тоннажа доля судов ЕС составляет менее 60%, коммерческое и стратегическое управление флотом должно осуществляться с территории Европейского Союза/Европейского экономического пространства.

Фрахтователь имеет право участвовать в СКС, если он эксплуатирует суда на основании договоров о фрахте судна без экипажа, димайз-чартере, тайм-чартере или рейсовом чартере и:

1. Является налоговым резидентом Республики Кипр;
2. Выразил желание выплачивать налоги в рамках СКС;
3. Судно, принятое во фрахт, является квалифицированным;
4. Соответствующее судно осуществляет квалифицированную деятельность.

Более того, Фрахтователь должен отвечать следующим требованиям:

Минимальная доля зафрахтованных судов составляет 75% или 90%, если зафрахтованные суда являются судами ЕС/ЕЭП или если их экипаж состоит из жителей ЕС/ЕЭП и если техническое управление судном осуществляется с территории ЕС/ЕЭП;

Требование о наличии определенной доли флота, осуществляющей деятельность под флагом государства-члена ЕС.

Оператор судна вправе участвовать в СКС, если он:

1. Является налоговым резидентом Республики Кипр;
2. Выразил желание выплачивать налоги в рамках СКС;
3. Оказывает услуги управления квалифицированными судами (предоставляет экипаж и (или) техническое сопровождение) и отвечает следующим требованиям:

Имеет полноценный офис на территории Кипра;

Имеет в распоряжении квалифицированный персонал в достаточном количестве;

Минимум 51 % от числа указанного персонала представлен гражданами ЕС/ЕЭП;

Требование о наличии определенной доли флота, осуществляющей деятельность под флагом государства-члена ЕС (см. выше);

Присутствует экономическая связь между управляемыми судами и ЕС – "Правило 2/3", которое гласит, что как минимум 2/3 управленческой деятельности должны осуществляться с территории ЕС/ЕЭП;

Услуги по управлению экипажем оказываются в соответствии с требованиями Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г., действующими в отношении членов экипажа (Уведомление P.I. 511/2010);

Допущен к деятельности в рамках Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения компетентным органом

государств, под флагами которых плавают суда, находящиеся под его техническим управлением.

Собственник судна, которое не может считаться квалифицированным судном и (или) которое не осуществляет квалифицированную деятельность, не участвует в Системе корабельного сбора и обязан выплачивать налог на прибыль в соответствии с положениями законодательства о налоге на прибыль.

Напротив, собственники квалифицированных судов, осуществляющих квалифицированную деятельность, обязаны выплачивать ежегодный налог, рассчитанный исходя из чистой регистровой вместимости судна следующим образом:

Любое морское судно, сертифицированное в соответствии с действующими международными или государственными правилами и зарегистрированное в судовом реестре страны-члена Международной организации работников, признанной на Кипре.

Суда определенных типов не могут участвовать в СКС, например:

Рыбопромысловые суда;

Суда, которые используются в основном для спортивных или рекреационных целей;

Речные суда;

Несамходные плавучие краны;

Немореходные буксиры;

Плавучие гостиницы, рестораны, казино и т.п.

Квалифицированная деятельность подразумевает любую коммерческую морскую деятельность, включая управление транспортом или экипажем и (или) техническое управление.

Термин "эксплуатация морского транспорта" означает традиционную перевозку товаров и пассажиров, а также оказание дополнительных услуг, таких как гостиничный сервис, организация питания, развлечений и розничной торговли на борту квалифицированного судна, погрузка/выгрузка груза, работа по продаже билетов и работа с пассажирскими вокзалами. Буксировка, дноуглубительные работы прокладка кабеля также входят в число работ, облагаемых корабельным сбором.

В заключении следует отметить, что Кипр предлагает достаточно привлекательный пакет экономических льгот и широкий спектр профессиональных услуг и, соответственно, входит в число наиболее выгодных стран с точки зрения морского судоходства.

2. ГОСУДАРСТВЕННОЕ УСТРОЙСТВО И СУДЕБНАЯ СИСТЕМА КИПРА

Остров Кипр – государство в Западной Азии, много веков существовавшее как единое целое. К сожалению, в 1974 году в результате политических коллизий Кипр оказался разделённым надвое: южная часть острова принадлежит республике Кипр, а около трети

территории на севере острова занимает самопровозглашенная «Независимая Турецкая Республика Северного Кипра», признанная только Турцией.

Республика Кипр - это суверенное и независимое образование с президентской системой управления и парламентом. По Конституции 1960 года исполнительная власть принадлежит президенту, который избирается всеобщим тайным голосованием на пятилетний период и является главой государства. Он же является верховным главнокомандующим Вооружённых сил. Президент формирует правительство страны во главе с премьер министром. Высшим органом законодательной власти является однопалатный парламент, высшая судебная инстанция – Верховный суд. Назначенный президентом Совет Министров осуществляет государственную политику, а законодательная власть принадлежит Парламенту.

Права человека, политический плюрализм и частная собственность на Кипре защищены конституцией. Законодательная база Кипра основывается на Англо-Саксонской законодательной системе. А политика, проводимая Департаментом Земельного Регистра, является одной из самых продвинутых и гибких в Европе.

Официальный язык - греческий, но почти каждый киприот говорит на английском языке, во многих отелях есть русскоязычный персонал.

Все контракты и другие бумаги составляются на английском языке, наиболее распространённом средстве общения после греческого в деловой сфере острова. Также распространены французский и немецкий языки. Административно-территориальное деление - 6 округов: Никосия, Ларнака, Фамагуста, Пафос, Лимассол и Кериния.

Кипр является полноправным членом Европейского Союза, членом Организации Объединённых Наций, Британского Содружества Наций и Совета Европы.

На Кипре существует два типа судов: Верховный и Нижестоящий.

Верховный Суд Кипра

В течение 1964 года Администрация Закона Юстиции соединила Высший Конституционный Суд и Верховный Суд в соответствии с Конституцией и дала ему имя Верховного Суда. Верховный Суд Кипра состоит из тринадцати членов.

Верховный Суд имеет право осуществлять дела и апеллировать к гражданским и уголовным юрисдикциям, и наделен полномочиями Верховного Конституционного Суда, Адмиралтейского Суда, Апелляционного Суда, Административного Суда и суда с исключительной юрисдикцией в выдаче прерогативных приказов.

Нижестоящие Суды

В целом нижестоящие суды являются низшими инстанциями. На Кипре существует шесть видов нижестоящих судов.

1. Районный Суд

Районные суды Кипра занимаются гражданской и уголовной юрисдикцией. На Кипре пять районных судов, и в их юрисдикции принимать любые действия относительно причин, возникающих в районе, где находится суд или в котором проживает ответчик. Окружной суд также может заниматься любыми претензиями, не входящими в юрисдикцию суда по трудовым спорам, суда по семейным делам, судов по управлению арендой или Верховного суда. Окружные суды так же могут выносить решения по любым уголовным преступлениям, совершенным в пределах их районов, если данное дело не находится в юрисдикции суда присяжных.

2. Суд Присяжных

Данный суд наделен неограниченной властью над уголовными преступлениями и требует наказания, предусмотренного законом. На Кипре существует три суда присяжных: один - в Никосии, другой - в районе Лимассола и Пафоса, третий - в районе Фамагусты и Ларнаки.

3. Суды по Семейным Дела

Каждый регион Кипра имеет свой суд по семейным делам, который имеет полномочия заниматься любыми проблемами, связанными с семьей, такими как развод, имущественное положение, споры по опеке и многие другие вопросы, непосредственно отсылающие к семейным вопросам.

4. Суд по Трудовым Спорам

Единственный суд Кипра по трудовым спорам расположен в Никосии и занимается претензиями между работниками и работодателями.

5. Суд по Управлению Арендой

Суд по управлению арендой находится почти в каждом регионе страны, а именно: в Никосии, в Лимассоле и Пафосе, в Ларнаке и Фамагусте. Суды занимаются делами с исками о выселении, корректировкой арендной платы и т.д.

6. Военный Суд

Военный Суд создал военно-уголовный кодекс 1964 года. Уголовная юрисдикция будет совершена в соответствии с военно-уголовным кодексом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Ввиду своеобразия морской деятельности подавляющее большинство норм международного морского права не встречается в других областях международно-правового регулирования. Таковы свобода судоходства в открытом море, право мирного прохода морских судов через территориальные воды иностранных государств, право

беспрепятственного транзитного прохода судов и пролета летальных аппаратов через проливы, используемые для международного судоходства, и др.

Некоторые из норм международного морского права рассматриваются в качестве его принципов ввиду их большого значения для регулирования морской деятельности - принцип свободы судоходства для всех государств в открытом море. Этот принцип оказывает определенное воздействие на содержание правового режима территориальных вод, исключительных экономических зон, международных проливов и некоторых других морских пространств. Так, Конвенция ООН по морскому праву 1982 года установила принципиальное положение, что все морские районы и зоны за пределами территориальных вод резервируются конвенцией для использования в мирных целях.

Международное морское право является органической частью общего международного права, оно руководствуется предписаниями последнего о субъектах, источниках, принципах, праве международных договоров, ответственности и т. п., а также взаимосвязано и взаимодействует с другими его отраслями (международное воздушное право, космическое право и т. д.).

ЯПОНИЯ

Правительство Японии на протяжении века использует один свод законов касательно морского права, только недавно начав его пересмотр и правку. В то же время Япония является государством, которое подписало множество международных конвенций, в том числе и Конвенцию ООН по Морскому праву 1982 г.

Япония — островное государство, огибающее восточную часть Азии. Япония состоит из более 3000 больших и малых островов, крупнейшие из которых - Хоккайдо, Хонсю, Сикоку и Кюсю. Общая территория составляет 377.864 км². Находясь в тектонически-активной зоне, страна изобилует природными горячими источниками, подвержена частым извержениям вулканов, землетрясениям. Моря и океан, омывающие со всех сторон территорию страны, образуют много естественных заливов и бухт. Япония разделена на 8 регионов (Хоккайдо, Тохоку, Канто, Тюбу, Кинки, Тюгоку, Сикоку, а также Кюсю-Окинава) и 47 префектур (административных единиц). Из-за большой протяженности с севера на юг (25° по широте) климатические условия в разных регионах страны заметно отличаются друг от друга. Так, больше половины года температура на северном острове Хоккайдо не поднимается выше 10°C, а на Окинаве больше половины года — стоит выше 25°C. Основная часть страны все же расположена в умеренном поясе с благоприятным климатом и богата зеленью.

Население Японии составляет 126 млн. человек (2001 г.). Значительную долю в

общей территории страны занимают леса и горы (более 80%), поэтому плотность населения на равнинах велика. Особо высокая плотность населения наблюдается в мегаполисах на промышленно развитом тихоокеанском побережье — в районах: Канто, включая столицу Токио, Кинки, в том числе Осака, Киото, Кобэ, и Тюбу-Токай с центром Нагоя.

В результате революции «Мэйдзи» в 1868 г. была свергнута 300-летняя власть феодального сёгуната Токугава и установлена конституционная монархия. После поражения во второй мировой войне в 1945 г. Япония превратилась в государство парламентской демократии. Парламент состоит из двух палат — палаты представителей и палаты советников. Управление государством осуществляет премьер-министр, избираемый парламентом, и кабинет министров в составе государственных министров, назначаемых им. Император является символом государства и единства народа и не вмешивается в политику.

Являясь великой экономической державой, Япония занимает третье место в мире по номинальному ВВП и четвертое место в мире по ВВП, рассчитанному по покупательской способности. Япония является четвёртым по величине экспортёром и шестым по величине импортёром.

Япония — страна с очень высоким уровнем жизни. В Японии человек в среднем доживает до 82 лет. Так же в Японии и один из самых низких уровней смерти среди детей и младенцев

Япония входит в число стран — членов «Большой Семерки» и АТЭС, а также регулярно избирается непостоянным членом СовБеза ООН. Так же Япония имеет большую и технически оснащенную армию, которая используется в целях самообороны и в миротворческих операциях.

Япония является единственной страной в мире, против которой было применено атомное оружие.

Устройство Японии

Основы современной политической системы Японии были заложены принятием конституции 1947 г. Ее важнейшими положениями стали признание суверенитета народа, основных прав человека, принципов разделения власти и местного самоуправления. Япония получила юридическую базу для развития в качестве страны с парламентской демократией.

Политическую структуру японского общества образуют официальные (государственные и муниципальные) учреждения, а также политические партии и непартийные организации.

В системе официальных учреждений в Японии новое место получил институт императора, не являющийся по конституции 1947 г. главой государства, а представляющий собой лишь символ «государства и единства народа», которому принадлежит суверенная

власть.

Император согласно традиционным, исторически сложившимся представлениям был лишен возможности влиять на государственные дела и не должен был касаться реальной политики. Он выполнял функции верховного священнослужителя исконной религии синто, воплощая собой сакральный символ власти. Согласно мифам, собранным в летописно-мифологических сводах «Кодзики» и «Нихон секи» («Анналы Японии»), служившим до 1945 г. идеологическим обоснованием монархии, Японией правит непрерывная династия, которая восходит к своей прародительнице — верховной синтоистской богине солнца Аматэрасу. Первый мифический император — Дзимму основал династию и государство в 660 г. до н.э. После буржуазной революции Мэйдзи и до поражения Японии во 2-й мировой войне институту императорской власти были приданы некоторые черты западных монархий, предоставлявших монарху реальную власть. В тот период на основе синто была создана политическая религия, которая обслуживала культ императора, провозглашавшегося «живым богом».

Институт императорской власти в настоящее время не является центральным звеном политической структуры. Прочность существования монархии обусловлена ее важным местом в национальном сознании, ассоциируясь у большинства японцев с тем, что традиционно считается «японским», самым сокровенным в национальной культуре.

Конституцией на императора возложен целый ряд функций, в т.ч. созыв парламента, роспуск палаты представителей и объявление всеобщих парламентских выборов, промульгация поправок к конституции, законов, договоров и правительственных указов, назначение премьер-министра, подтверждение назначений и отставок министров, а также полномочий дипломатических представителей Японии, назначение председателя Верховного суда, подтверждение амнистий, пожалование наград, прием иностранных дипломатических представителей. Однако наделение его этими функциями носит формальный характер, поскольку инициатива императора в их осуществлении не предусмотрена (целый ряд функций являются всего лишь церемониальными).

Государственные учреждения Японии подразделяются на органы законодательной, исполнительной и судебной власти; при этом законодательные и исполнительные органы располагаются как на общенациональном, так и на муниципальном уровнях. По конституции, единственным законодательным органом является парламент, состоящий из палаты представителей и палаты советников.

Высшим органом исполнительной власти является кабинет министров, возглавляемый премьер-министром.

Конституцией определен принцип гражданского кабинета, согласно которому

члены кабинета должны быть гражданскими лицами. Термин «гражданское лицо» (буммин), впервые появившийся в послевоенной конституции как буквальный перевод английского термина «civilian», нуждается в пояснении в связи с существующей конституционной нормой об отказе Японии от вооруженных сил. Предполагается, что это — лицо: а) не состоящее на военной службе; б) не бывшее в прошлом профессиональным военным; в) не являющееся носителем милитаристской идеологии. Доминирует второе из этих толкований.

Премьер-министр выдвигается парламентом из числа депутатов.

Японское государство — унитарное, в то же время в нем получили развитие муниципии и муниципальные институты. Существующая иерархическая система муниципий строится в два звена: верхнее образуют префектуры (четырёх категорий), нижнее — города, поселки и сельские общины. В стране — 47 префектур, различия в статусе префектур разных категорий не столь значительны. Муниципии наделены правом управлять своим имуществом, вести дела и осуществлять управление в своих границах. Важное значение имеет упомянутое выше наделение муниципий (в лице муниципальных собраний) правом принимать обязательные постановления, т.е. нормативные акты местного значения (которыми, в частности, могут предусматриваться уголовные наказания за их нарушения). Парламент может принять закон, касающийся какой-либо конкретной муниципии, только при согласии (определяемом путем референдума) на то абсолютного большинства ее жителей.

Местным («вторичным» по отношению к парламенту) законодательным органом в муниципии является муниципальное собрание, возглавляемое председателем. Руководство исполнительной властью в муниципии осуществляет ее глава — губернатор (в префектуре) и мэр (в муниципиях нижнего звена). Губернаторы и мэры рассматриваются как органы муниципий, но в то же время и как органы государства, поскольку ряд функций делегирован им центральными органами.

Законодательная и исполнительная власть в Японии

Единственным законодательным органом Японии является Парламент.

Структура Парламента Японии:

1) палата представителей, избираемая на 4 года, число депутатов палаты варьируется в районе 500. Часть депутатов нижней палаты избирается по одномандатным округам по мажоритарной системе относительного большинства, другая часть — по пропорциональной системе по региональным избирательным округам. Таким образом, при выборах в палату представителей избиратели имеют по два голоса.

2) палата советников, состоящая из 252 представителей со сроком полномочий 6 лет, и переизбираемая наполовину каждые 3 года. Палата советников формируется также по

смешанной системе: часть советников избирается по общенациональному округу по партийным спискам, другая часть по избирательным округам.

В каждой палате допускается создание партийных фракций, кроме того, в палатах осуществляют деятельность постоянные профильные комиссии. В каждой палате создается законодательное бюро, осуществляющее работу с законопроектами и регулирующее законотворческий процесс.

Каждая из палат избирает из своего состава на весь срок полномочий председателя, вице-председателя, временного председателя, председателей постоянных комитетов, и генерального секретаря палаты.

Законодательной инициативой обладают правительство, группа представителей либо группа советников. Поступившие в парламент законопроекты предварительно рассматриваются в законодательных бюро палат, затем выносятся на пленарные заседания палаты представителей, где рассматриваются обычно в двух чтениях. В случае принятия законопроекта нижней палатой он отправляется на рассмотрение верхней палаты, где обсуждается в течение 2 месяцев. В случае отклонения законопроекта нижняя палата может преодолеть вето палаты советников либо потребовать создания согласительной комиссии и проведения совместных заседаний палат.

Исполнительной властью обладают император и Кабинет министров (правительство). Фактически исполнительную власть осуществляет Кабинет министров, император выполняет лишь церемониальные функции.

Кандидат на пост премьер-министра Японии избирается обеими палатами Парламента. Если Палата представителей и Палата советников выбирают одного и того же человека, то император Японии назначает его на должность премьер-министра. Японская Конституция не предусматривает возможности отклонения императором предложенной кандидатуры. Если же Палата представителей и Палата советников изберут разных кандидатов на пост премьер-министра, то должна состояться согласительная процедура. Если она не дает результата, решение Палаты представителей становится решением Парламента. Таким образом, на практике партия или коалиция, имеющая большинство в Палате представителей, всегда может продвинуть на пост премьер-министра своего кандидата.

В Японии действует салическая система престолонаследия, то есть к наследованию призывается старший сын действующего монарха, женщины вообще не допускаются к наследованию престола. Император является неприкосновенным лицом, он не несет никакой ответственности за свои действия и решения. В тоже время император не обладает никакими полномочиями осуществления государственной власти, все его решения принимаются по согласованию, либо по указанию Кабинета министров. Император служит только символом

единства нации.

Кабинет министров состоит из: премьер-министра, назначаемого императором по представлению парламента, министров и государственных министров, назначаемых также императором, но по представлению премьер-министра. При этом действует правило о том, что не менее половины министров должны быть избраны из числа парламентариев.

На практике правительство формируется нижней палатой парламента. Решающую роль в правительстве играет премьер-министр, он руководит его работой, обеспечивает единство проводимой политики, фактически смещает министров. Заседания правительства закрытые, решения принимаются методом консенсуса.

При кабинете министров существует большое количество консультативных органов, осуществляющих взаимосвязь с другими органами власти, представителями промышленности и других отраслей хозяйства. Данные органы осуществляют подготовку и экспертизу решений, принимаемых кабинетом министров.

Судебная система Японии

Современная судебная система Японии сложилась в результате после конституционных реформ 1947-1948 гг. Она включает Верховный суд, высшие, территориальные, семейные и первичные суды. Возглавляет японскую судебную систему Верховный суд, наделенный самыми широкими полномочиями в качестве высшей судебной инстанции, высшего органа конституционного надзора и органа руководства всеми ниже стоящими судами. Верховный суд устанавливает правила для работы не только судов, но и адвокатов. Его правилам обязаны следовать прокуроры. Он заседает в Токио и состоит из председателя и 14-ти членов суда. Верховный суд рассматривает в качестве окончательной инстанции жалобы на решение и приговоры ниже стоящих судов по гражданским и уголовным делам, как правило, в коллегиях из 5-ти судей. К разбирательству Верховным судом принимается жалобы по вопросам права, а не по оценке фактических обстоятельств дела. Верховный суд рассматривает обязательно в полном составе жалобы на неконституционность законодательных или административных актов, а также дела, по которым возникает необходимость толковать конституцию или внести в неё изменения либо требуется изменить прежние решения самого Верховного суда.

Высшие суды (их 8, они расположены в крупнейших городах в разных частях страны) выступают, главным образом, в качестве судов апелляционной инстанции и рассматривают в коллегиях из 3 судей жалобы на решения и приговоры ниже стоящих судов по гражданским и уголовным делам, в том числе и на решения, вынесенные по 2-й инстанции. Кроме того, в коллегиях из 5 судей. Они рассматривают дела о некоторых государственных преступлениях.

Важнейшее звено судебной системы Японии — территориальные суды, которые расположены в центрах каждой из 47 префектур (многие из них имеют свои отделения и в других городах). В них рассматривается по первой инстанции основная масса гражданских и уголовных дел. В территориальных судах дела рассматриваются либо единоличным судьей (как правило), либо коллегий из трех судей, если речь идет о большой сумме иска или обвинении в таком преступлении, которое наказывается лишением свободы на срок свыше одного года. В составе территориальных судов имеются младшие судьи с ограниченной компетенцией.

Особое место в судебной системе Японии отводится семейным судам. Они считаются судами того же уровня, что и территориальные, и создаются в тех же городах. В их компетенцию входит разбирательство споров имущественного и неимущественного характера между супругами, дел о наследстве, а также дел о правонарушениях лиц в возрасте до 20 лет.

Первичные суды - низшая судебная инстанция (их около 600) - рассматривают гражданские дела с небольшой суммой иска, пределы которой периодически пересматриваются Верховным судом, и уголовные дела, по которым может быть назначено наказание в виде штрафа, а также дела о некоторых категориях преступлений, караемых лишением свободы (эти суды вправе приговорить не более чем к трем годам заключения). Дела в первичных судах рассматривают только единоличные судьи. Ни в одном из японских судов нет присяжных заседателей.

Конституционный контроль, т.е. проверка любых законодательных или административных актов на предмет их соответствия Конституции, может осуществляться не только Верховным, но и нижестоящими судами; некоторые из них неоднократно выносили весьма прогрессивные решения о неконституционности важнейших правительственных постановлений внутри- и внешнеполитического характера.

Прокуратура в Японии входит в систему министерства юстиции, являющегося одним из важнейших (оно ведает и тюремными заведениями, а также контролирует иммиграционные службы и "подрывные организации"). Прокуратура представляет собой централизованную организацию, возглавляемую генеральным прокурором, имеются службы прокуратуры (генеральной) при Верховном суде, при высших, территориальных, семейных, и других судах.

Все судьи назначаются на свои должности сроком на 10 лет. Назначения осуществляет Кабинет министров, обычно на основании списка кандидатов, составленного Верховным судом (председатель Верховного суда назначается императором). Спустя 10 лет судья может быть назначен на свой пост повторно, и так до тех пор, пока он не достигнет

возраста, установленного законом для выхода в отставку (65 или 70 лет). Конституция предусматривает ряд мер, направленных на повышение судейского авторитета. В Японии корпорация профессиональных юристов сознательно ограничивают число своих коллег: в стране с населением свыше 120 млн. человек насчитывается примерно 2000 судей, 2100 прокуроров и около 12000 адвокатов, что значительно меньше, чем в других капиталистических странах. При этом сквозь фильтр курсов подготовки работников юстиции - основного источника новых кадров - ежегодно проходит не более 500 человек.

ТК Японии, “О Морской торговле”

Третья часть торгового кодекса Японии называется «О морской торговле». Это является основным источником морского права в Японии.

Кодекс был принят в 1899 году и в данный момент в него вносятся изменения, так как с момента принятия он практически не изменился. Японскими юристами была проделана огромная работа по объединению морских законов различных юрисдикций. Эти усилия были настолько успешными, что многие законы были сохранены до сих пор. Это означает, что оригинальный японский кодекс устарел в некоторых отношениях. Когда Япония присоединилась к некоторым конвенциям, не все из этих законов были изменены, поэтому было принято решение издать независимый устав по реализации международных заклонов, а не менять ТК. Таким образом, международная перевозка морских грузов, которая реализует Брюссельскую конвенцию о коносаменте, осуществление Конвенции 1976 года об ограничении ответственности по морским требованиям, образуют составные части морского права в Японии.

Вопросы о морских залогах и ипотеках на суда, специальные виды обеспеченных интересов и тому подобные моменты, опять-таки регулируются Гражданским кодексом. И коносамент, как обеспечительный инструмент, является предметом переговоров, требующий сравнительного анализа с другими инструментами (вексель), или векселя, выданного оператором склада. Таким образом, должное внимание будет необходимо уделять координации между морским правом и другими нормами гражданского или коммерческого права Японии.

Можно добавить, что Третья часть Торгового кодекса относится к многочисленным положениям других частей того же Кодекса: закон о транспорте в целом (главным образом, регулирующий перевозку наземным транспортом), кодифицированного во второй части, главе 8 Торгового кодекса.

Торговый кодекс включает в себя следующие положения:

- договор на перевозку грузов
- ответственность перевозчика и/или грузоотправителя

- коносамент
- договор на перевозку пассажиров
- общая авария
- столкновение
- морское страхование

Данные положения кодекса применяются в основном для перевозки грузов, так как международные перевозки грузов в Японии регулируются в соответствии с положениями Carriage of Goods by Sea Act, которые являются эквивалентом Гаагско-Висбийских правил

Тем не менее, некоторые из положений Кодекса применяются непосредственно к международной перевозке и положения Кодекса затрагивают подписанные Японией положения COGSA, поэтому процесс внесения поправок имеет важное значение для международной перевозки, связанной с перевозкой в или из Японии.

Исходя из этого, нужно выделить те особенные положения, что характерны для нового Японского Права:

Обязанность грузоотправителя по опасным грузам

Кодекс не имеет каких-либо положений, касающихся обязательств грузоотправителя для опасных грузов.

Проект создает положение, согласно которому грузоотправитель должен сообщить перевозчику перед загрузкой, что погрузка грузов может представлять опасность, и грузоотправитель таким образом несет ответственность за ущерб, вызванный таким грузом.

Тем не менее, проект описывает два мнения о характере такого обязательства грузоотправителя, то есть, что обязательство грузоотправителя является абсолютным, или что грузоотправитель несет ответственность только если он не в состоянии проявить должную осмотрительность.

COGSA, а также Правил Гаага-Висби, предусматривают, что грузоотправитель несет ответственность за ущерб, причиненный опасными грузами, если они загружены без согласия со стороны капитана или владельца.

Ошибка в навигации

Проект не подразумевает освобождение от ответственности из-за ошибки в навигации экипажем, что аналогичным образом отображено в Кодексе.

В ходе обсуждения данного проекта, утверждалось, что проект должен иметь те же правила, что COGSA или Гаагские Правила.

Комбинированные перевозки

Проект предполагает новое положение по контракту для перевозки по морю.

Кодекс не имеет таких положений, но морской вид транспорта становится настолько популярным, что в проекте было решено создать новые положения.

Что касается ответственности перевозчика при таких комбинированных перевозках по контракту: проект принимает так называемую «сетевую систему», что означает, что ответственность перевозчика регулируется законом о морской перевозке. Тем не менее, проект не имеет положения о ситуации, когда не может быть доказано место, где произошло повреждение.

Коллизия

Кодекс предусматривает ситуацию, что столкнувшиеся два судна должны в равной мере возместить ущерб, причиненный каждым судном, когда небрежность или предосудительным для каждого судна не может быть четко доказано.

Тем не менее, это положение довольно сильно отличается от того, что изложено в конвенции, поэтому проект предусматривает, что ситуация для каждого судна должна быть рассмотрена судом, и каждое судно должно нести ответственность по отношению к противоположному судну в той мере, в какой постановит суд.

Кодекс также предусматривает, что каждое сталкивающихся судно несет ответственность на 100% по отношению к третьей стороне, в том числе к владельцам грузов на борту.

Это правило также отличается от Конвенции, поэтому проект предусматривает, что каждое судно должно нести ответственность по отношению к третьей стороне в той мере, в какой был причинен ущерб.

Кодекс предусматривает, что иск о возмещении ущерба, причиненного в результате столкновения должен быть подан в течении 1 года с момента, когда истец получает известие о нанесенном ущербе.

Спасение

Положения Кодекса были приняты к моменту подписания Японией Конвенции 1910 года о спасании, так что большинство таких положений должны быть внесены в проект.

Проект имеет положения, аналогичные Конвенции 1989 года.

Уникальные положения Морского Права Японии

Ответственность перевозчика

Ответственность перевозчика в отношении столкновения представляет собой не что иное, как ответственность, регулирующая Гражданским Кодексом. Однако, что касается случая столкновения между двумя или более судами, общим правилом в ГК это исключается, если все заинтересованные лица не принадлежат одному государству, что и суд, рассматривающий данное дело, так как Япония является государством-участником

конвенции о столкновении судов 1910 года. В соответствии с указанной Конвенцией, судовладелец каждого судна несет ответственность пропорционально степени своей вины, соответственно, за исключением тех случаев, когда дело касается нанесения ущерба, причинившего смерть или тяжелые телесные повреждения.

Загрязнение нефтепродуктами

Ответственность за загрязнение нефтью вследствие утечки или слива нефти, находящейся на борту судна в качестве груза также является частным случаем деликтной ответственности. Тем не менее, многими государствами был создан и принят свод правил, регулирующий последствия такой аварии. Данный режим был разработан для того, чтобы иметь обеспечение большей компенсации потерпевшей стороне. Япония является государством-участником обоих из двух конвенций, которые составляют этот режим, а именно участником “Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года” с поправками, и “Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации за ущерб от загрязнения нефтью 1971 года” с поправками, а так же Япония приняла Закон о гражданской ответственности и компенсации за загрязнение нефтью с судов для их внутренней реализации.

Основной особенностью “Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года” является строгая ответственность за ущерб от загрязнения маслами зарегистрированного владельца судна, принудительного содержания страхования ответственности для покрытия такой ответственности, и каналирования ответственности перед зарегистрированным судовладельцем. Она уникальна для Японии тем, что зарегистрированный владелец, в отличие от традиционного судовладельца или перевозчика может выступать ответственным лицом, даже если зарегистрированный владелец является заказчиком или арендодателем судна, при этом не имея взаимодействия с морским правом. Эти особенности, конечно, кодифицированы в Законе о гражданской ответственности и компенсации за загрязнение нефтью с судов.

По итогам Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации за ущерб от загрязнения нефтью 1971 года был создан фонд для обеспечения дополнительной компенсации. Вклад в фонд требуется от каждого государства пропорционально количеству сырой нефти, импортируемой с помощью морской перевозки. Закон о гражданской ответственности и компенсации за загрязнение нефтью с судов предусматривает, что те, кто были увеличил поставки сырой нефти в предыдущем году вносит свой вклад в Международный фонд в соответствии с количеством поставляемой нефти на данный момент.

Закон о гражданской ответственности и компенсации за загрязнение нефтью с судов выходит за рамки конвенций и охватывает загрязнение, вызываемое бункерной нефтью с грузовых судов. Каждый грузовой корабль с водоизмещением 100 тонн или более, должен быть застрахован в целях удовлетворения ответственности. Таким образом вводится ответственность за разлив и устранение последствий разлива. Каждое судно должно нести официальный сертификат о состоянии судна, указывающий, что судно должным образом застраховано. Следует отметить, что эта схема была введена, не став государством-участником нефтяной конвенции о Бункере.

Торговый кодекс Японии, как и все другие морские законы в мире, обеспечивает уникальную систему обмена потерь, которая называется общей аварией. Это свод правил для покрытия расходов и убытков, понесенных в ходе аварии судна и выхода из чрезвычайной ситуации, которые бы в противном случае подставлял под угрозу судно и весь груз. Тем не менее, следует отметить, что в настоящее время положения в Коммерческом кодексе играют очень ограниченную роль, так как Йорк-Антверпенские правила, обнародованные Международным морским комитетом (СМІ), обновленные в последний раз в 1994 году, включены в коносаменты без исключения и регулируют все случаи общей аварии.

3.3 Морское требование

В ходе морской деятельности, судовладельцем и другими соответствующими сторонами выдвигаются различные требования. Эти требования, будь то на основании договоров или деликтов, можно назвать морскими требованиями. Это общепринятая идея, для того, чтобы отличить морские претензии от неморских претензий и различия подчинения морских судов, хотя японский закон не различает их. Такое различие обнаруживается, например, в Конвенции об аресте 1952 года, а также конвенции-преемнике 1999 года.

Требование о морских залогах

Во-первых, нужно отметить, что во многих странах некоторые из этих морских требований отдают предпочтение перед другими требованиями, которые обеспечивают морские залоги на судне. Согласно японскому законодательству, требования, обеспеченные морскими залогами являются:

- расходы, понесенные для принудительной продажи судна;
- расходы по сохранению судна в последнем порту;
- сборы и налоги, взимаемые на судне;
- лоцманские сборы и плата за буксировку;
- вознаграждение за помощь суднам в общей аварии;
- требования, вытекающие из договоров или актов, которые были

необходимы для продолжения рейса;

- требования, вытекающие из работы капитана и экипажа;
- требования, вытекающие из продажи, строительства или оборудования судна, которое не начало рейс, а также требований, вытекающих из поставки оборудования или из поставки продуктов питания и топлива на корабль ради последнего рейса;
- иски о возмещении ущерба в отношении товаров, если ущерб возник перевозчиком, который является фрахтователем судна;

Перечень обеспеченных требований довольно широк, по сравнению с последними международными конвенциями о морских залогах. Был поднят вопрос об обеспечении таких требований, так как они не выполняются в полном объеме.

Гражданский кодекс Японии также предусматривает три вида залогов: залог на недвижимость, залог на подвижные вещи и залого общего характера.

Ограничение обязательств перевозчика

Некоторые виды морских требований могут быть ограничены обязательствами. Этот правила, в отличие от международной конвенции об аресте судов, были приняты Японией. Претензии, подлежащие процедуре ограничения:

- претензии в отношении угрозы жизни или телесного повреждения или угрозы повреждения имущества, произошедшей на борту судна или в непосредственной связи с работой судна;
- претензии в отношении потерь, возникающих в результате задержки в перевозке груза, пассажиров или их багажа;
- требования в отношении других потерь в результате нарушения других прав, таких как право на рыболовство;
- претензии в отношении дальнейших потерь, вызванных мерами, принимаемыми в целях предотвращения или минимизации потерь;
- и требования лица, кроме лица, несущего ответственность в отношении таких мер.

Арест Судна в Японии

Арест морских судов представляет собой специфический институт международного морского права. Он должен в максимальной степени учитывать такие особенности торгового мореплавания, как способность морского судна свободно перемещаться из одной юрисдикции в другую, правовую природу самого судна и крайне широкого круга лиц, между которыми существуют правоотношения, связанные с судном, а также необходимость надежных и эффективных правовых инструментов для обеспечения защиты прав истца и ответчика.

Япония является участницей конвенции 1952 года. Согласно ей, «Арест» означает любое задержание или ограничение в передвижении судна по постановлению суда для обеспечения морского требования, за исключением задержания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда или другого исполнительного документа. Судно может быть арестовано в обеспечении морских требований, по которому законодательством страны разрешено обращать взыскание на судно должника и предъявлять вещный иск к судну независимо от того, в чьем владении оно находится.

Суд может разрешить арест судна по требованиям кредитора, не имеющей прямой связи с Японией при условии, что судно находится в японских территориальных водах и требования имеют характер, позволяющий согласно японскому законодательству наложить на судно арест.

Суд требует, чтобы истец предоставил обеспечение на покрытие убытков должника и других расходов, связанных с арестом путем внесения наличных денег (1/3 от суммы требования кредитора). Суд может разрешить арест исключительно для получения кредитором обеспечения и установления юрисдикции рассмотрения спора. Но при этом не настаивает на рассмотрении дела по существу.

Японский суд признает лишь уплату наличными в качестве формы обеспечения для снятия ареста.

Тем не менее суд не возражает против предоставления обеспечения гарантийного письма клуба взаимного страхования или банковской гарантии, при условии согласия кредитора.

Освобождения судна можно получить буквально немедленно по предоставлению обеспечения необходимой формы и размера.

Если же должник не предоставил обеспечения, судно будет находиться под арестом до тех пор, пока должник не удовлетворит требование кредитора с учетом 6% годовых, либо по решению суда судно будет продано с публичных долгов.

Заключение

1. Япония в данный момент находится на пути совершенствования своего морского законодательства через внесение поправок к существующим положениям, необходимым для разрешения спорных ситуаций и создания более благоприятных условий для деятельности в сфере морских перевозок

2. В общем морское право Японии имеет четкую структуру и представляет собой систематизированные положения касательно различных вопросов разрешения ситуаций на море

3. Япония является участницей различных конвенций и при этом старается перенести их нормы на национальное законодательство

Морского права государств, не имеющих выхода к морю.

Морское право республики Молдова.

Основными нормативными актами, регулирующими морское право республики Молдова, помимо Кодекса Торгового Мореплавания Республики Молдова являются также различные конвенции, такие как, например, Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года.

Но обратим особое внимание на КТМ Молдавии.

Понятие судна.

В КТМ Молдовы под судном понимается любое самоходное или несамоходное плавучее сооружение (за исключением плавающих платформ и систем сбора океанических данных), используемое в торговом мореплавании согласно статье 1.

Положения КТМ применяются к судну с момента спуска его на воду после постройки.

Право плавания под флагом Республики Молдова. Регистрация судов.

Право плавания под флагом Республики Молдова предоставляется судам резидентов Республики Молдова:

- находящимся в собственности у юридических и физических лиц;
- эксплуатируемым на основании бербоут-чартера или договора о лизинге.

Судно получает право плавания под флагом Республики Молдова с момента его регистрации в судовом реестре или в судовой книге.

Приобретенное или построенное в другом государстве судно получает право плавания под флагом Республики Молдова с момента выдачи консулом Республики Молдова временного свидетельства, удостоверяющего это право. Такое свидетельство действительно до регистрации судна в судовом реестре или в судовой книге, но не более одного года.

Судно, которое пользуется правом плавания под флагом Республики Молдова, имеет национальность государства и обязано плавать под национальным флагом Республики Молдова.

Подъем на судне флага Республики Молдова при отсутствии права на это влечет за собой ответственность, предусмотренную законодательством.

Суда Республики Молдова, технический надзор за которыми осуществляют классификационные общества, регистрируются в судовом реестре.

Не подлежащие регистрации в судовом реестре суда Республики Молдова регистрируются в судовой книге.

По заявлению фрахтователя судно, зафрахтованное по бербоут-чартеру, может быть зарегистрировано временно (на срок, не превышающий срока действия бербоут-чартера) в судовом реестре или в судовой книге, если на момент фрахтования оно:

- не внесено в судовой реестр другого государства или
- внесено в судовой реестр другого государства, но право плавания под флагом этого государства приостановлено, что подтверждается судовладельцем, представляющим соответствующий сертификат.

Порядок ведения судового реестра и судовой книги устанавливается центральным отраслевым органом.

Судно должно быть зарегистрировано в судовом реестре или в судовой книге только в одном морском порту Республики Молдова.

По желанию собственника судна порт, в котором судно должно быть зарегистрировано, может быть изменен.

Регистрация судна в судовом реестре удостоверяется судовым патентом - свидетельством о праве плавания под флагом Республики Молдова, а регистрация в судовой книге - судовым билетом.

За регистрацию судна в судовом реестре или в судовой книге, а также за внесение в них любых изменений взимается установленный сбор.

Судно исключается из судового реестра или судовой книги, если оно:

- а) признано непригодным к дальнейшей эксплуатации и не подлежит ремонту;
- б) утратило право плавания под флагом Республики Молдова;
- в) погибло или пропало без вести.

Республикой Молдова не признается запись о регистрации ее судна в судовом реестре другого государства, если это судно не было исключено в установленном порядке из судового реестра или судовой книги.

Судно, зарегистрированное в реестре судов иностранного государства, может быть зарегистрировано в судовом реестре или в судовой книге после исключения из реестра судов иностранного государства и представления удостоверяющего это свидетельства.

Экипаж судна.

Экипаж судна включает командный состав и судовую команду.

К командному составу относятся капитан, его помощники, судовые механики, электромеханики, радиоспециалисты, судовой врач. Судовладелец может ввести в командный состав и других специалистов.

Судовая команда состоит из служащих на судне лиц, которые не относятся к командному составу.

Минимальный состав экипажа судна, при котором разрешается выход в море, устанавливается центральным отраслевым органом в зависимости от типа, назначения судна и района плавания в соответствии с международными договорами, одной из сторон которых является Республика Молдова.

Правовое положение экипажа судна, в том числе отношения между членами экипажа, связанные с эксплуатацией судна, определяются законодательством государства, под флагом которого плавает судно.

Отношения между членами экипажа и судовладельцем регулируются законодательством государства, под флагом которого плавает судно, если договором, регламентирующим эти отношения, не предусмотрено иное.

К занятию должностей на судне допускаются лица, имеющие соответствующие дипломы (квалификационные свидетельства) или подтверждения к ним, предусматриваемые положением о дипломировании членов экипажей морских судов, которое утверждается Правительством.

Диплом (квалификационное свидетельство) выдается после прохождения аттестации в квалификационной комиссии.

Диплом (квалификационное свидетельство) может быть изъят (изъято) на основании решения судебной инстанции.

К работе на судне допускаются лица, имеющие свидетельство о состоянии здоровья, удостоверяющее их пригодность к такой работе.

Членами экипажа судна, плавающего под флагом Республики Молдова, могут быть граждане любого государства.

Капитаном судна, находящегося в государственной собственности Республики Молдова, должен быть гражданин Республики Молдова.

Морская перевозка.

Условия морской перевозки грузов определяются договором.

Для государственных нужд морская перевозка грузов осуществляется согласно законодательству.

При осуществлении систематических перевозок перевозчик и грузовладелец имеют право заключить долгосрочный договор об организации морской перевозки грузов.

Согласно такому договору перевозчик обязуется перевезти определенное количество грузов одним или более судами несколькими рейсами в течение определенного времени, а грузовладелец - предоставить для перевозки обусловленное количество грузов и уплатить фрахт. Договор об организации морской перевозки грузов может быть заключен с несколькими грузовладельцами.

Организация, занимающаяся перевозкой грузов морским транспортом общего пользования:

а) обязана принимать любой предложенный к перевозке груз, если на судне есть свободные площади, пригодные для перевозки, и груз может быть перевезен без нанесения повреждений ранее принятым к перевозке грузам;

б) не вправе оказывать предпочтение тому или иному грузовладельцу при приеме грузов и установлении условий перевозки, за исключением случаев перевозки срочных воинских грузов Министерства обороны и иных случаев, предусмотренных законодательством;

с) обязана публиковать тарифы и условия морской перевозки.

Любое соглашение между организацией, осуществляющей перевозку грузов морским транспортом общего пользования, и грузовладельцем об освобождении от ответственности или уменьшении ответственности, которую согласно положениям настоящего кодекса перевозчик несет в случае утраты, недостачи, повреждения или просрочки в доставке груза, недействительно с момента его заключения.

В исключительных случаях прием грузов к перевозке в определенных направлениях может быть запрещен центральным отраслевым органом, который должен своевременно известить об этом Правительство и заинтересованные организации.

При явлениях стихийного характера, морских происшествиях, вызвавших перерыв в морских перевозках, а также при объявлении карантина прием грузов может быть временно прекращен или ограничен распоряжением начальника порта. Об этом безотлагательно сообщается центральному отраслевому органу, который устанавливает сроки прекращения или ограничения приема грузов.

Запрещение, временное прекращение, ограничение приема грузов могут быть введены для перевозок в определенных направлениях, из определенных портов и в определенные порты, о чем начальник порта должен срочно уведомить отправителей грузов, а при перевозке грузов в прямом смешанном или прямом водном сообщении - и организации транспорта других видов.

Подразделения центрального отраслевого органа имеют право перевозить почту на судах, плавающих под флагом Республики Молдова и совершающих регулярные рейсы.

Морская перевозка почты может осуществляться:

- а) в сопровождении работников почтового оператора или
- б) без сопровождения, путем сдачи почты в багажное отделение.

На судах, перевозящих почту в сопровождении работников почтового оператора, выделяются специальные помещения для хранения и обработки почтовых отправок, а также для отдыха сопровождающих.

Перевозка почты на судах выполняется в соответствии со специальными правилами, утверждаемыми центральным отраслевым органом.

За утрату, повреждение или уничтожение почты по вине перевозчика последний несет ответственность перед почтовым оператором.

Перевозка грузов между портами Республики Молдова и портами других государств может осуществляться как молдавскими, так и иностранными судами.

Общая авария.

Под общей аварией понимаются как акт общей аварии, так и убытки, ставшие следствием потерь или чрезвычайных расходов, понесенных намеренно и целесообразно - для спасания судна, находившегося на нем груза и сохранения фрахта, под которым в настоящей главе подразумевается также плата за перевозку пассажиров и их багажа.

Общая авария распределяется соразмерно стоимости судна, груза и величине фрахта.

Правоотношения при общей аварии регулируются законодательством государства, в порту которого судно закончило рейс после общей аварии, если соглашением сторон не предусмотрено иное.

Если все лица, интересы которых затронуты общей аварией, принадлежат одному государству, применяется законодательство этого государства.

Порядок распределения общей аварии, если оно производится в Республике Молдова, регулируется положениями настоящего кодекса.

Общей аварией признаются:

а) убытки, вызванные выбрасыванием за борт груза или оснастки судна, а также повреждением судна или груза при принятии мер для общего спасания, в частности понесенные вследствие проникновения воды в трюмы через открытые для выбрасывания груза люки или другие вырезанные для этого отверстия;

b) убытки, причиненные судну или грузу при тушении пожара, в том числе убытки, обусловленные произведенным с этой целью затоплением горящего судна;

c) убытки, вызванные намеренной посадкой судна на мель и снятием такого судна с мели;

d) убытки, понесенные вследствие повреждения двигателей, котлов, другого оборудования при снятии судна с мели;

e) убытки, связанные с наймом лихтеров, с перегрузкой груза, топлива или предметов снабжения с посаженного на мель судна на лихтеры, с обратной погрузкой с лихтеров на снятое с мели судно;

f) убытки, причиной которых стали повреждение или гибель груза, топлива либо предметов снабжения при их перемещении на судне, выгрузке, обратной погрузке и укладке, а также при хранении, в случаях, когда расходы по совершению этих операций относятся к общей аварии;

g) убытки, связанные с проведением спасательных операций, независимо от того, осуществлялось спасание на основании договора или без него;

h) потеря фрахта, вызванная утратой груза, в случаях, когда такая утрата возмещается в порядке распределения общей аварии; при этом из фрахта исключаются расходы, которые в целях его получения были бы произведены перевозчиком груза, но в связи с намеренной потерей произведены не были.

К общей аварии относятся:

a) расходы, вызванные вынужденным заходом судна в укрытие или его возвращением в порт отправления вследствие несчастного случая либо другого чрезвычайного обстоятельства для обеспечения общей безопасности;

b) расходы, связанные с выходом судна с первоначальным грузом или с частью груза из безопасного места либо из порта отправления, в который судно вынуждено было возвратиться;

c) расходы по перемещению или выгрузке груза, топлива либо предметов снабжения в порту отправления, порту захода или в укрытии, произведенные в целях обеспечения общей безопасности или для получения возможности устранить судовые повреждения, вызванные несчастным случаем либо другими чрезвычайными обстоятельствами, если ремонт был необходим для безопасного продолжения рейса;

d) расходы по обратной укладке или погрузке груза, топлива либо предметов снабжения, перемещенных или выгруженных при обстоятельствах, указанных в пункте c), а также все расходы по хранению и страхованию.

Однако если судно признано непригодным к плаванию или не продолжило рейс, расходы по хранению относятся к общей аварии до дня признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса либо до дня завершения выгрузки груза, если судно было признано непригодным к плаванию или отказалось от рейса до этого дня;

е) расходы по заработной плате и содержанию судового экипажа, на топливо и предметы снабжения, понесенные в связи с продлением рейса в результате захода судна в укрытие или возвращения его в порт отправления при обстоятельствах, указанных в пунктах а) и с). Однако если судно признано непригодным к плаванию или не продолжило рейс, такие расходы относятся к общей аварии до дня признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса либо до дня завершения выгрузки груза, если судно было признано непригодным к плаванию или отказалось от рейса до этого дня;

ф) расходы по заработной плате и содержанию экипажа при задержке судна в интересах общей безопасности из-за несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства либо для устранения повреждений, обусловленных таким обстоятельством, если устранение повреждений требовалось для безопасного продолжения рейса. Расходы на топливо, оснастку, портовые расходы, понесенные во время задержки судна, возмещаются в порядке распределения общей аварии, за исключением расходов, связанных с ремонтом, который не относится к общей аварии;

г) расходы, указанные в пунктах а) - ф), вызванные необходимостью перехода судна из одного укрытия в другое из-за невозможности произвести ремонт в первом укрытии, а также расходы по такому переходу, включая затраты на временный ремонт и буксировку судна;

h) стоимость временного ремонта судна, произведенного в порту отправления, порту захода или в укрытии для обеспечения общей безопасности, а также стоимость временного устранения повреждений, отнесенных к общей аварии. Однако стоимость временного устранения случайных повреждений, необходимого только для завершения рейса, возмещается лишь в пределах тех предотвращенных расходов, которые были бы отнесены к общей аварии, если бы эти повреждения не были устранены;

i) все чрезвычайные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены к общей аварии. Однако чрезвычайные расходы возмещаются лишь в пределах предотвращенных расходов, безотносительно к экономии, полученной кем-либо из лиц, интересы которых затронуты общей аварией, в результате такой замены.

Общая авария распределяется в порядке, установленном статьей 281, и в случае, когда опасность, вызвавшая намеренные потери или чрезвычайные расходы, возникла по вине лица, имеющего имущественный интерес по отношению к судну, грузу или фрахту.

Такое распределение не лишает остальных лиц, интересы которых затронуты общей аварией, права на взыскание с ответственного лица понесенных убытков, равно как не лишает это лицо возможных средств защиты.

Арест судна.

Под арестом судна понимается любое задержание или ограничение в плавании судна, осуществляемое во время его нахождения в морском порту Республики Молдова, в целях обеспечения морских. Арест судна не предусматривает применения мер по выполнению вступившего в силу судебного решения.

Судно может быть арестовано только по морскому требованию.

Арест судна и освобождение судна от ареста производятся на основании решения судебной инстанции Республики Молдова.

Морское требование означает любое требование, вытекающее из права собственности, других реальных прав на судно и предъявленное в связи с:

a) причинением ущерба в результате утраты или повреждения имущества в период эксплуатации судна;

b) утратой жизни или нанесением вреда здоровью людей на море или на суше, непосредственно обусловленными эксплуатацией судна;

c) вознаграждением за проведение спасательных операций или договором о спасании;

d) предоставлением компенсации и выплатой иных сумм, причитающихся за устранение или попытку устранить угрозу причинения ущерба, принятие предупредительных мер;

e) подъемом на сушу, удалением или уничтожением ставшего обломками судна либо находившегося на его борту груза, а также вызванными этим расходами;

f) любым договором об использовании или фрахтовании судна;

g) любым договором о перевозке пассажиров или грузов;

h) утратой или повреждением груза, багажа во время либо вследствие перевозки;

i) общей аварией;

j) лоцманской проводкой судна;

k) буксировкой судна;

l) предоставлением для эксплуатации судна и его содержания продуктов питания, судовых материалов и запасов топлива, оборудования, контейнеров;

m) постройкой, ремонтом, реконструкцией или переоборудованием судна;

n) портовыми, канальными, иными сборами, уплачиваемыми на судоходных путях;

о) заработной платой, иными выплатами, причитающимися капитану, другим членам экипажа за исполнение ими служебных обязанностей на борту судна, расходами по репатриации и взносами социального страхования, уплачиваемыми от имени указанных лиц;

р) дисбурсментскими расходами;

q) выплатой страховой премии, включая взносы по взаимному страхованию, собственником судна или фрахтователем по бербоут-чартеру;

г) выплатой любого комиссионного, брокерского или агентского вознаграждения собственником судна или фрахтователем по бербоут-чартеру;

s) любым спором о праве собственности на судно или владения им;

t) любым спором между двумя или несколькими собственниками судна относительно его использования и распределения прибыли;

u) морским залогом (ипотекой) судна;

v) любым спором, обусловленным договором купли-продажи судна.

Судно, в отношении которого возникло морское требование, может быть арестовано только в случае, если такое требование:

a) относится к числу привилегированных, указанных в пунктах а), с),

d), e) или g) статьи 360;

b) основывается на зарегистрированном морском залоге (ипотеке) судна;

c) касается права собственности на судно или владения им;

d) не подпадает под действие пунктов а), b) или c) настоящей части, однако:

- лицо, которому судно принадлежит на праве собственности на момент возникновения требования, несет ответственность по этому требованию и остается собственником судна при наложении ареста, или

- фрахтователь по бербоут-чартеру несет ответственность по этому требованию и на момент начала процедуры, связанной с арестом, остается фрахтователем либо становится собственником судна.

Любое другое судно или другие суда могут быть также арестованы, если на момент начала процедуры, связанной с их арестом, судно или суда находятся в собственности лица, которое несет ответственность по морскому требованию и которое на момент возникновения требования являлось:

a) собственником судна, в отношении которого возникло морское требование, или

b) фрахтователем такого судна по бербоут-чартеру, тайм-чартеру или рейсовому чартеру.

Судно освобождается от ареста по решению судебной инстанции при предоставлении достаточного обеспечения в приемлемой форме.

При отсутствии согласия сторон форма и размер обеспечения устанавливаются судебной инстанцией. Размер обеспечения не должен превышать стоимости судна.

Любая просьба об освобождении судна от ареста в связи с предоставлением обеспечения не означает признания ответственности, отказа от средств защиты или от права на ограничение ответственности.

Лицо, предоставившее обеспечение в соответствии с частью (1), может в любое время обратиться в судебную инстанцию с заявлением об уменьшении размера, изменении формы или отмене обеспечения.

Судно, которое освобождено от ареста или для предотвращения ареста которого предоставлено обеспечение, может быть арестовано вновь или по тому же морскому требованию, если:

а) размер предоставленного обеспечения недостаточен при условии, что общий размер обеспечения не может превышать стоимости судна;

б) лицо, которое предоставило обеспечение, не в состоянии выполнить свои обязательства полностью либо частично;

с) судно освобождено от ареста или обеспечение, которое предоставлено, отменено:

- по просьбе либо с согласия лица, заявившего требование, при наличии к этому оснований;

- поскольку заявитель не смог воспрепятствовать освобождению судна от ареста посредством принятия необходимых мер.

Если судно освобождено от ареста или для предотвращения его ареста предоставлено обеспечение, любое другое судно, которое может быть арестовано на основании того же морского требования, подлежит аресту, если:

а) размер полученного обеспечения по этому требованию недостаточен;

б) применяются правила, установленные пунктами б) и с) части (1).

Положения настоящей статьи не применяются к незаконно освобожденному от ареста судну.

Заключение.

Молдова, хоть и не является ведущей морской державой, да и вообще не имеет выхода к морю, наравне с другими государствами имеет право на развитие торгового флота.

Молдова – государство, чей флаг называют «удобным» для плавания. Большинство судов, плавающих под флагом Молдовы – иностранные. Несмотря на, казалось бы, небольшое количество собственных судов, Молдова имеет достаточно развитое морское

законодательство, позволяющее устранять и пресекать правонарушения в области торгового мореплавания.

Структура Кодекса Торгового Мореплавания Республики Молдова во многом схожа со структурой Кодекса Торгового Мореплавания Российской Федерации.