

ГРАЖДАНСКОЕ ПРАВО, МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ПРАВО / CIVIL LAW, INTERNATIONAL PRIVATE LAW

УДК 341.225.5:347.79:347.4

DOI: <http://dx.doi.org/10.21202/1993-047X.13.2019.4.1637-1645>

Я. Е. БРАЗОВСКАЯ¹,
С. С. ЖЕЛОНКИН²

¹ Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова,
г. Санкт-Петербург, Россия

² Санкт-Петербургский государственный экономический университет, г. Санкт-Петербург, Россия

ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ УНИФИКАЦИИ ДОКУМЕНТАЛЬНОГО ОФОРМЛЕНИЯ ПРИБЫТИЯ ТОРГОВЫХ СУДОВ В ИНОСТРАННЫЕ ПОРТЫ

Контактное лицо:

Бразовская Яна Евгеньевна, доцент кафедры международного и морского права, ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адм. С. О. Макарова»

Адрес: 198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7, тел.: +7 (812) 748-96-92

E-mail: bye2004@mail.ru

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4449-2209>

Web of Science Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/Q-9984-2017>

Желонкин Сергей Сергеевич, к. ю. н., доцент кафедры гражданского и корпоративного права, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»

Адрес: 191023, г. Санкт-Петербург, ул. Садовая, 21, тел.: +7 (812) 602-23-23

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9761-2542>

Web of Science Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/AAE-2379-2019>

Цель: создание правового механизма унификации правовых норм, регулирующих коммерческую эксплуатацию морского транспорта.

Методы: историко-правовой, формально-логический, системный, сравнительно-правовой, статистический.

Результаты: актуальность выбранной темы связана с важностью развития частноправовых отношений на морском транспорте и необходимостью понимания неотъемлемости береговой инфраструктуры и транспортно-технологических портовых комплексов для развития коммерческого судоходства. В работе рассмотрена проблема ограничения захода морских судов, выполняющих коммерческие рейсы, в морские порты и обоснована необходимость поиска оптимального механизма документального оформления прибытия торговых судов в иностранные порты. Авторы поставили задачей проанализировать исторические предпосылки развития принципа свободы доступа в морские порты и развития правового режима морских портов. Основу исследования составили международно-правовые, национально-правовые нормы различных государств и судебная практика. Авторами изучена работа Института международного права по унификации международных норм, регулирующих режим судов в иностранных портах, рассмотрены положения Конвенции и статута о международном режиме морских портов, нормы национального права иностранных государств. Сделан вывод о сложившемся обычае доступности для иностранных судов морских торговых портов посредством признания их открытыми.

Научная новизна: связана не только с обоснованием права государства как суверена устанавливать общие правила плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним, но и с анализом современной ситуации, осложненной санкционной политикой некоторых государств. В настоящей статье авторы пришли к выводу, что оптимальным механизмом для улучшения и оптимизации внешнеэкономических отношений в области морского права может стать унификация правовых норм, регулирующих коммерческую эксплуатацию морского транспорта, в частности при оформлении прибытия торговых судов в морские порты.

Практическая значимость: основные положения и выводы статьи могут быть использованы в научной, педагогической и правоприменительной деятельности при изучении вопросов, связанных с коммерческим судоходством.

Ключевые слова: международное частное право; коммерческое судоходство; портовые формальности; морской порт; режим морских портов; морское право; санкции; доступ иностранных судов в порты

Конфликт интересов: авторами не заявлен.

Как цитировать статью: Бразовская Я. Е., Желонкин С. С. Историко-правовой анализ унификации документального оформления прибытия торговых судов в иностранные порты // Актуальные проблемы экономики и права. 2019. Т. 13, № 4. С. 1637–1645. DOI: <http://dx.doi.org/10.21202/1993-047X.13.2019.4.1637-1645>

YA. E. BRAZOVSKAYA¹,
S. S. ZHELONKIN²

¹ Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint Petersburg, Russia

² Saint Petersburg State University of Economics, Saint Petersburg, Russia

HISTORICAL-LEGAL ANALYSIS OF UNIFICATION OF DOCUMENT ON ARRIVAL OF MERCHANT SHIPS INTO FOREIGN PORTS

Contact:

Yana E. Brazovskaya, Associate Professor of the Department of International and Maritime Law, Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

Address: 5/7 Dvinskaya Str., Saint Petersburg, tel.: +7 (812) 748-96-92

E-mail: bye2004@mail.ru

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4449-2209>

Web of Science Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/Q-9984-2017>

Sergey S. Zhelonkin, PhD (Law), Associate Professor of the Department of Civil and Corporate Law, Saint Petersburg State University of Economics

Address: 21 Sadovaya Str., Saint Petersburg, tel.: +7 (812) 602-23-23

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9761-2542>

Web of Science Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/AAE-2379-2019>

Objective: to create a legal mechanism for unification of the legal norms regulating the commercial operation of maritime transport.

Methods: historical-legal, formal-logical, systemic, comparative-legal, statistical methods.

Results: the relevance of the topic is due to the importance of the development of specific legal relations in maritime transport and the need to understand the inseparability of coastal infrastructure and transportation-technological port complexes for the commercial shipping development. The paper deals with the problem of limiting the entry of commercial ships to sea ports and the need to find an optimal mechanism for documenting the arrival of merchant ships in foreign ports. The authors set the task to analyze the historical background of the principle of free access to seaports and the development of seaports legal regime. The study was based on international-legal and national-legal norms of various states, as well as judicial practice. The authors studied the work of International Law Institute for the unification of international norms regulating the regime of vessels in foreign ports, considered the provisions of the Convention and Statute on the international regime of maritime ports, and the rules of national law of foreign states. It is concluded that the established custom for foreign vessels to entry sea trade ports is by recognizing them to be open ports.

Scientific novelty: it is connected not only with the justification of the right of the state as a sovereign to establish general rules of navigation and mooring of ships in seaports and approaches to them, but also with the analysis of the current situation complicated by the sanctions policy of some states. In this article, the authors came to the conclusion that the optimal mechanism for improving and optimizing foreign economic relations in the field of maritime law can be the unification of legal norms governing the commercial operation of maritime transport, in particular when registering the arrival of merchant ships in seaports.

Practical significance: the main provisions and conclusions of the article can be used in scientific, pedagogical and law enforcement activities when studying the issues related to commercial shipping.

Keywords: Specific international law; Commercial shipping; Port formalities; Seaport; Seaport regime; Maritime law; Sanctions; Access of foreign vessels to ports

Conflict of Interest: No conflict of interest is declared by the authors.

For citation: Brazovskaya Ya. E., Zhelonkin S. S. Historical-legal analysis of unification of document on arrival of merchant ships into foreign ports, *Actual Problems of Economics and Law*, 2019, Vol. 13, No. 4, pp. 1637–1645 (in Russ.). DOI: <http://dx.doi.org/10.21202/1993-047X.13.2019.4.1637-1645>

Введение

С какого момента стали формироваться правила доставки товаров морем? Наверное, точной даты уже никто и не вспомнит, возможно, первые мореплаватели, удачно доставившие товар на иноземную территорию, стали формировать правила, регулирующие их взаимоотношения, которые с годами стали оформляться в обычаи, а уже затем в писанные законы. Исходной точкой для современного международного морского права послужили те принципы морских международных отношений, которые были следствием средневековой морской торговли и затем, постепенно совершенствуясь, достигли своего нынешнего развития [1, с. 12].

Международное морское право все время изменялось, унифицировалось и совершенствовалось, а само значение данной отрасли определяется ролью, которую играет Мировой океан как самая большая на Земле транспортная артерия, по которой перевозится большинство экспорта по всему миру. «Не зря отмечали, что тот, кто владеет морем, тот и является властителем мира»¹.

Можно сказать, что значение международного морского права связано с изменением основных политических, экономических и других предпосылок,

требующих изменения юридических норм. Ранее уже отмечалось, что «транспорт оказывает существенное влияние на развитие экономики и внешней торговли. Особая роль в их развитии принадлежит морскому транспорту, неотъемлемой частью которого является береговая инфраструктура в виде морских торговых портов и транспортно-технологических портовых комплексов. При этом активность и эффективность внешней торговли находятся в неразрывной связи с техническим состоянием и производственной мощностью этой инфраструктуры» [2].

Результаты исследования

Важным для оптимизации внешнеэкономических отношений является решение вопроса по устранению, минимизации различий в правовых нормах разных государств, что может быть сделано посредством унификации правовых норм, которая основывается на заключении многосторонних и двухсторонних договоров универсального или регионального характера с целью единообразного применения норм права в отдельных сферах правоотношений.

Идея унификации правовых норм имеет многовековую историю, применительно к унификации правового режима портов косвенно можно привести в качестве примера Русско-византийский договор 944 г., подтверждающий ранее достигнутые связи между двумя государствами и предусматривающий правила для торговых людей.

¹ История международного морского права. URL: https://zinref.ru/000_uchebniki/04000pravo/150_lekcii_gos_regulir_22/169.htm (дата обращения: 20.07.2019).

В той или иной степени правила захода в русские порты для иностранных судов были связаны с развитием торговых отношений в XVI–XVII вв. и принятием единых торговых сводов, например, Новоторговый устав от 1667 г. [3]² ввел строгий контроль за качеством как иностранных, так и русских товаров, конкретизировал порядок хранения, учета, транспортировки товаров. В Уставе купеческого водоходства по рекам, водам и морям от 1781 г. предусматривалось право захода в порты днем и запрет сходить под страхом казни с корабля или с судна без дозволения (п. 51) [4]. Отдельные нормативные акты, в том числе регулировавшие портовое хозяйство, принимались в период с 1722 по 1830 гг. и нашли свое воплощение в отдельной книге Свода законов Российской империи, введенного в действие с 1 января 1835 г. [5].

В юридической литературе второй половины XIX в. отмечалось, что «право собственности одного народа над гаванями его земли не препятствует другим свободно плавать и сообщаться между собой. Народ, который будет пользоваться своим правом собственности даже для того, чтобы запретить другим вход в свои гавани, поставит себя вне общих сношений, но не прекратит сношений других народов между собой» [6].

С конца XIX в. в рамках Института международного права начинается работа по унификации международных норм, регулирующих режим судов в иностранных портах, предложен проект такого режима, одобренный на Гаагской сессии института в 1898 г. Примечательно, что «заход в порты “предполагался свободным”, т. е. при отсутствии прямого указания на то, что порт является закрытым, иностранное торговое судно может считать его открытым для захода» [7].

Развитие международных связей, торгового судоходства и соответственно прибытие иностранных судов в иностранные для них порты привело к строгой системе международно-правового режима этих портов.

В 1921 г. по инициативе Лиги Наций на первой конференции по вопросам сообщений и транзиту,

² Является крупнейшим законодательным актом, определявшим нормы внешней и внутренней торговли России, принят царем Алексеем Михайловичем по ходатайству купцов и торговых людей.

проходившей в Барселоне, несмотря на то, что она не была непосредственно посвящена правовому регулированию морских портов, были озвучены основы захода судов в порты и был принят ряд предложений, которые в основном сводились к следующему:

«а) общие постановления. Подданные, имущество и флоты всех наций будут иметь на основе полного равенства полную свободу пользования портом... Не будет внесено никаких ограничений, помимо тех, которые вытекают из постановлений, относящихся к таможене, к полиции, к общественному здравью, к эмиграции или иммиграции, равно как к вывозу и ввозу запрещенных товаров...»

б) специальные постановления относительно несвободных зон. Таможенные пошлины, местные сборы и акциз, установленные за вывоз и ввоз товаров через порт, будут взиматься безотносительно к флагу...» [8, с. 316–317].

Стремление создать единый режим портов, открытых для иностранных судов, привело к заключению в 1923 г. рядом государств специальной Конвенции и Статута о международном режиме морских портов [9], в которых в том числе закреплён принцип, устанавливающий режим, одинаковый для национальных и иностранных судов³.

В ст. 2 Статута о международном режиме морских портов устанавливалось, что при условии взаимности каждое договаривающееся государство обязуется обеспечить судам любого другого договаривающегося государства обращение, равное тому, которым пользуются его собственные суда или суда любого другого государства в морских портах, находящихся под его суверенитетом или властью, в отношении свободы доступа в порт и его использования [7]. Тем самым данное положение установило для судов, принадлежащих участвующим в Статуте государствам, право свободного захода в любой морской порт, посещаемый морскими судами и служащий для внешней торговли.

Безусловно, для целей развития торговых отношений между государствами логично предоставление права для иностранных судов свободного захода в морские порты, открытые для такого захода. При этом каждое государство публиковало список портов,

³ Россия не участвует в этой конвенции.

открытых этим государством для свободного входа иностранных торговых судов.

«В Советском Союзе была разработана Общая инструкция о взаимоотношениях органов власти СССР с иностранными военными и торговыми судами в мирное время, утвержденная приказом Реввоенсовета № 641 в 1925 г.» [10]. Инструкция предусматривала деление портов на закрытые и открытые для торговых судов заграничного плавания, данное деление было сохранено и в Законе СССР «О государственной границе СССР» 1982 г. «Перечень бухт, портов и рейдов, открытых для иностранных мореплавателей (всего их было около 50), публиковался в первом номере „Извещений мореплавателям“» [11, с. 105].

Отметим случай с Саудовской Аравией и Арабо-Американской нефтяной компанией (ARAMCO), рассмотренный в Международном суде в 1963 г. В обоснование своей позиции Саудовская Аравия утверждала, что она имеет право определять собственные условия захода иностранных судов в порты своей страны. Суд постановил, что «не вызывает сомнений, что каждое суверенное государство имеет право контролировать свои порты и регулировать, как считает нужным, перевозки с его территории... Однако территориальный суверенитет государства не должен ограничивать морское сообщение. Это может быть осуществлено только в рамках обычного международного соглашения, которое заключает государство, и особых обязательств, которые оно на себя принимает. Это ясно указано в статье 16 Положения о международном режиме морских портов...» [12, с. 11].

Г. Г. Иванов утверждал, что «законодательство некоторых стран по заходу судов в открытые порты исходит из того, что заход является свободным лишь для торговых судов, осуществляющих перевозку грузов и пассажиров. Вместе с тем сохранение такого законодательного положения может вызывать и уже вызывает ответную реакцию тех государств, которые не проводят различий при заходе между любыми торговыми судами» [13, с. 171].

Ранее уже отмечалось, что «практически ни одно государство, имеющее торговые порты, не устанавливает для них (путем своего внутреннего законодательства) какого-либо режима, ухудшающего возможность пользоваться этими портами по сравнению с установленным международно-правовым режимом

этих портов. Однако это не означает, что государство не имеет права своими внутренними нормами устанавливать режим своих торговых портов.

Сегодня законодательство государства в отношении разрешения захода сведено до минимума и призвано обеспечить безопасность движения судов в порту. Так, согласно французскому законодательству, лишь в военное время торговые суда не должны подходить к берегам без разрешения. В мирное время никаких ограничений для торговых судов при заходе их в порты не установлено» [14].

По утверждению А. С. Кокина, «итальянское законодательство содержит только нормы, относящиеся к обеспечению порядка в портах и на борту судов, перечень запрещенных работ и т. д. Закон о порядке в японских портах⁴ допускает свободный заход иностранных торговых судов в наиболее крупные и оборудованные порты (так называемые специфичные порты, которых 64), в остальные (неспецифичные) порты заход осуществляется по предварительному разрешению местных органов Управления безопасности на море. Японское законодательство содержит статьи о правах портовых властей при посещении судна и проверке документов, о запрещении плавания с нарушением навигационных правил и т. д. Аналогичные нормы, т. е. без указания на запрещение захода торговых судов, содержатся не только в законодательстве европейских государств, но и в законодательстве латиноамериканских стран, а также Австралии и Канады. Например, иностранные торговые суда, прибывающие в Перу из-за границы, могут заходить в любой порт, имеющий соответствующие таможенные учреждения, и при условии, что они соблюдают санитарные и другие правила порта» [15, с. 9]. Считаю возможным говорить о сложившемся обычае доступности для иностранных судов морских торговых портов посредством признания их открытыми.

Ранее отмечалось, что «акватории морских портов являются частью внутренних морских вод, поэтому прибрежное государство вправе само определять порядок доступа в свои порты судов других стран,

⁴ Закон (*The Port Regulations Law*), который можно считать подзаконным актом Закона «О предотвращении конфликтов в морском судоходстве», направлен на содействие безопасному судоходству и поддержанию порядка в портах.

а также порядок их пребывания там, регламентированный национальными нормами права. Прибрежное государство вправе как суверен решать вопрос о том, открывать или нет те или иные свои порты для захода иностранных судов» [14].

Анализируясь, что «в интересах развития международных отношений прибрежные государства открывают многие из своих торговых портов для свободного захода иностранных судов без их дискриминации, так, например, в соответствии с п. 2 ст. 5 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации»⁵ морские порты объявляются открытыми для захода иностранных судов на основании решения Правительства РФ.

С учетом общепризнанного правила о том, что в порты, открытые для захода иностранных торговых судов, могут входить любые суда независимо от флага, существуют и отступления от этого правила, которые встречаются, хоть и не часто» [16, с. 13]. А. С. Кокин отмечал, что «истории известны случаи запрета захода судов в порты США, для судов, плавающих под государственными флагами Кампучии⁶, Кубы, КНДР и Вьетнама, что касается судов, плавающих под флагами стран – участниц Варшавского договора⁷, то им запрещался заход в 11 портов США. Даже в открытых для таких судов портах установлено требование о направлении заблаговременно запроса на получение разрешения на заход в порт от коменданта Береговой охраны» [15, с. 10].

В современном мире ситуация осложняется санкционной политикой некоторых государств. Так, Совет Безопасности ООН ввел масштабный портовый запрет в отношении четырех торговых кораблей,

которые в обход санкций ООН перевозили в КНДР и из страны запрещенные товары⁸, США запретили заход в свои порты судам, побывавшим в КНДР⁹, власти Южной Кореи запретили вход в порты страны всем судам российской компании «Гудзон», попавшим в санкционный список Минфина США¹⁰.

В дополнение можно также сказать о запрете захода в порты Сирии для ряда торговых судов, зарегистрированных под флагами Либерии, Испании, Дании, Италии и Мальты, государства которых обвиняются в нарушении решения Регионального бюро по бойкоту Израиля¹¹.

Применительно к российским судам отметим случай с отказом в заходе в порт Треллеборг (Швеция) знаменитому российскому паруснику «Седов» с аргументацией, что российские власти не отправили вовремя формальный запрос¹².

Также можно привести случай с арестом судна *Kanton*, которое вопреки запрету Украины в июле 2014 г. зашло в порт Севастополя, а затем для загрузки в Херсонский морской торговый порт, где и было задержано. Капитану судна, гражданину Турции, инкриминировалось совершение преступления со следующей формулировкой: «...нарушение порядка въезда на временно оккупированную территорию Украины и выезда из нее с целью причинения вреда интересам государства наказываются ограничением свободы на срок до трех лет или лишением свободы на тот же срок, с конфискацией транспортных средств»¹³. Письменное уведомление по факту нару-

⁵ Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ. 03.08.1998. № 31. Ст. 3833.

⁶ Народная Республика Кампучия весной 1989 г. была переименована в Государство Камбоджа.

⁷ Варшавский договор (Договор о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи) от 14 мая 1955 г. о создании военного союза европейских социалистических государств при ведущей роли Советского Союза. Договор подписали Албания, Болгария, Венгрия, ГДР, Польша, Румыния, СССР и Чехословакия. В связи с преобразованиями в СССР и других странах Центральной и Восточной Европы 1 июля 1991 г. в Праге государства-участники подписали Протокол о полном прекращении действия Договора. URL: <http://virezkipress.ru/> (дата обращения: 20.07.2019).

⁸ СБ ООН запретил четырем судам заходить во все порты мира. 10.10.2017 (является иноагентом с 15.12.2025, нежелательной организацией с 15.12.2025 в РФ / Recognized as a foreign agent since 28.03.2022 and as an undesirable organization since 15.12.2025 in the Russian Federation).

⁹ Президент Дональд Дж. Трамп усиливает давление с целью прекращения финансирования Северной Кореи. 21.09.2017. URL: <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/fact-sheet-president-donald-j-trump-increases-pressure-cut-off-funding-north-korea/> (дата обращения: 20.07.2019).

¹⁰ Южная Корея запретила вход в свои порты судам российской компании «Гудзон». 04.10.2018. URL: <https://tass.ru/ekonomika/5637678> (дата обращения: 20.07.2019).

¹¹ Сирия запретила заход в свои порты ряду торговых судов из различных стран. URL: <https://ria.ru> (дата обращения: 20.07.2019).

¹² Паруснику «Седов» запретили заход в порт. URL: korabel.ru (дата обращения: 20.07.2019).

¹³ Согласно ч. 2 ст. 332-1 УК Украины.

шения правил Украины направлено в компетентные органы Турции. МИД Украины также направил ноты протеста по аналогичной причине – несоблюдения запрета Украины для судов, находившихся в портах Крыма, – в посольства Молдавии, Италии, Кипра, Португалии и Мальты¹⁴.

Отметим, что следует различать международно-правовой режим торговых портов и режим торговых портов, установленный внутренним законодательством конкретной страны.

Во время прибытия всех судов в иностранные для них порты обязательным является соблюдение законов и правил государства порта, а также распоряжений властей прибрежного государства, в том числе по вопросам пограничного, таможенного, санитарного режимов, взыскания портовых сборов и т. д. К иностранным судам в портах прибрежного государства применяется национальный режим (предоставление режима, которым пользуются отечественные суда) либо наибольшего благоприятствования (предоставление условий, не худших, чем те, которыми пользуются суда какого-либо наиболее благоприятствуемого третьего государства). В свою очередь отношения между капитаном и экипажем судна во внутренних водах регулируются законами и правилами страны флага судна.

В Российской Федерации данное положение нашло отражение в ст. 416 Кодекса торгового мореплавания РФ, в которой регламентировано, что правовое положение членов экипажа судна и связанные с эксплуатацией судна отношения между членами экипажа судна определяются законом государства флага судна, а отношения между судовладельцем и членами экипажа судна регулируются законом государства флага судна, если иное не предусмотрено договором, регулирующим отношения между судовладельцем и членами экипажа судна, являющимися иностранными гражданами.

Стоит сказать несколько слов и о правах военных кораблей, законно находящихся в иностранном порту, которые по общему правилу пользуются иммунитетом от юрисдикции прибрежного государства. Согласно ст. 17 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.,

право мирного прохода через территориальное море распространяется на суда всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю. Применительно к военным кораблям «порядок реализации этого права весьма разнообразен: одни государства требуют предварительного разрешения по дипломатическим каналам; другие – лишь предварительного уведомления; третьи разрешают мирный проход всем военным кораблям, которые следуют транзитом через их территориальные воды»¹⁵.

Независимо от иммунитета военных кораблей, они обязаны соблюдать законы и правила прибрежного государства, а также соответствующие нормы международного права, в частности, касающиеся мирного прохода судов через территориальное море. Проход является мирным, согласно ст. 19 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., если только им не нарушаются мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства (перечень нарушений регламентирован п. 2 «а» – «/» указанной статьи Конвенции).

По утверждению И. Н. Глебова, «в соответствии с национальным законодательством и международными обычаями военным кораблям, осуществляющим проход через территориальные воды иностранных государств, запрещается: производить промеры, фотографирование, боевые учения (стрельбы); пользоваться радиопередатчиками, кроме навигационных установок; заходить в запретные зоны; производить пуски ракет, выпускать в полет и принимать на борт самолеты и вертолеты»¹⁶.

Согласно ст. 8 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации»¹⁷ в морские порты Российской Федерации по общему правилу иностранные военные корабли и другие государственные суда, эксплуатируемые в некоммерческих целях, могут заходить по предварительному разрешению, запрашиваемому не позднее чем за 30 дней до предполагаемого захода.

¹⁵ Международное право. И. Н. Глебов. URL: http://www.nnre.ru/yurisprudencija/mezhdunarodnoe_pravo/p15.php (дата обращения: 20.07.2019).

¹⁶ Там же.

¹⁷ О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации: Федеральный закон № 155-ФЗ от 31.07.1998 // Собрание законодательства Российской Федерации № 31 от 3 августа 1998 г. Ст. 3833.

¹⁴ Арест судна «Katon» после захода в порт Севастополя. URL: <https://regnum.ru> (дата обращения: 20.07.2019).

Общеизвестно, что «государственные морские невоенные суда, в том числе и торговые, на основе исторически сложившегося обычая также пользовались иммунитетом от иностранной юрисдикции на море»¹⁸.

Выводы

Государства, признавая открытость морских портов для иностранных судов, разрабатывают национальные правила захода в свои порты, основываясь в том числе на общепризнанных принципах и нормах международного права. Однако национальное законодательство разных государств по-разному может регулировать схожие отношения, в том числе в рамках захода судов в морские порты, устанавливая свои собственные требования к документам, необходимым для захода или выхода из морских портов, к форме, количеству и их содержанию. В совокупности такие различия

неблагоприятно влияют на безопасность судоходства и сокращение времени транспортировки грузов [17].

Проведенный историко-правовой анализ унификации норм, связанных с правовым режимом морских портов, прибытием и нахождением судов в них позволяет констатировать, что вопросы регламентации прибытия торговых судов в иностранные порты существовали ранее и существуют сегодня. Соответственно поиск оптимального механизма документального оформления прибытия торговых судов в иностранные порты будет способствовать развитию не только доктрины морского права, но и развитию коммерческой эксплуатации морского транспорта. Одним из механизмов может стать унификация правовых норм, регулирующих коммерческую эксплуатацию морского транспорта, в частности при оформлении прибытия торговых судов в морские порты.

Список литературы

1. Перельс Ф. Современное морское международное право. Ч. 1. Состояние мира. СПб.: Тип. Морского министерства в главном адмиралтействе, 1884. 615 с.
2. Бразовская Я. Е. Проблемы правового регулирования грузооборота в морских портах России // Транспортное право. 2009. № 4. С. 27.
3. Российское законодательство X–XX вв.: в 9 т. Т. 4: Законодательство периода становления абсолютизма / отв. ред. А. Г. Маньков. М.: Юридическая литература, 1986.
4. Устав купеческого водоходства по рекам, водам и морям. Ч. 1. М.: Книга по требованию, 2012. 68 с.
5. Мешера В. Ф. Советское морское право. М.: Транспорт, 1985.
6. Ортолан Т. Морское международное право. СПб., 1865. 186 с.
7. Иванов Г. Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М.: Спартак, 2002. 170 с.
8. Коровин Е. А. Международные договоры и акты нового времени. М., 1925. 395 с.
9. Конвенция и статут о международном режиме морских портов от 09.12.1923. Женева // Морское право и практика. № 6. Информационный сборник. Вып. 40. Ленинград: Морской транспорт, 1959.
10. Егорьев В. В. Положение иностранных торговых судов в береговых водах и портах СССР. Морское право СССР. М.: Внешторгиздат, 1932. 120 с.
11. Иванов Г. Г. Правовой режим морских портов. М.: Транспорт, 1988. 125 с.
12. Правовое регулирование морского судоходства / А. О. Балобанов, Г. И. Пузанова, К. Стефанову, М. Валраханнс. М.: Астропринт, 2003. 255 с.
13. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М.: Спарк, 2002. 478 с.
14. Бразовская Я. Е. Правовое регулирование государственного портового контроля в Российской Федерации // Проблемы в российском законодательстве. 2011. № 5. С. 76–79.
15. Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / под ред. А. С. Кокина. Л.: Изд-во Межд. фонда истории науки, 1991. 600 с.
16. Бразовская Я. Е. Правовое регулирование деятельности морских портов: учеб.-метод. пособие. СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2017. 116 с.
17. Бразовская Я. Е. Конвергенция в правовом регулировании приарктических государств: настоящее, возможное будущее // Вопросы российского и международного права. 2017. Т. 7, № 8А. С. 76.

¹⁸ Международное морское право. URL: <https://mybiblioteka.su/tom2/4-26011.html> (дата обращения: 20.07.2019).

References

1. Perel's F. *Modern maritime international law*, Part. 1. State of peace, Saint Petersburg, Tip. Morskogo ministerstva v glavnom admiralteistve, 1884, 615 p. (in Russ.).
2. Brazovskaya Ya. E. Issues of legal regulation of cargo turnover in the Russian sea ports, *Transportnoe pravo*, 2009, No. 4, pp. 27 (in Russ.).
3. *Russian legislation of the 10th – 20th cc*, in 9 vol., Vol. 4: Legislation of the period of absolutism formation, ed. A. G. Man'kov, Moscow, Yuridicheskaya literatura, 1986 (in Russ.).
4. *Chart of merchant navigation on rivers, waters and seas*, Part 1, Moscow, Kniga po trebovaniyu, 2012, 68 p. (in Russ.).
5. Meshera V. F. *Soviet maritime law*, Moscow, Transport, 1985 (in Russ.).
6. Ortolan T. *Maritime international law*, Saint Petersburg, 1865, 186 p. (in Russ.).
7. Ivanov G. G. *Legal regulation of maritime navigation in the Russian Federation*, Moscow, Spartak, 2002, 170 p. (in Russ.).
8. Korovin E. A. *International treaties and acts of the modern time*, Moscow, 1925, 395 p. (in Russ.).
9. Convention and statute on the international regime of sea ports of 09.12.1923. Geneva, *Morskoe pravo i praktika*, No. 6, Informatsionnyi sbornik, Iss. 40, Leningrad, Morskoi transport, 1959 (in Russ.).
10. Egor'ev V. V. *Status of foreign merchant ships in the coastal waters and ports of the USSR. Maritime law of the USSR*, Moscow, Vneshtorgizdat, 1932, 120 p. (in Russ.).
11. Ivanov G. G. *Legal regime of sea ports*, Moscow, Transport, 1988, 125 p. (in Russ.).
12. Balobanov A. O., Puzanova G. I., Stefanou K., Valrakhanns M. *Legal regulation of maritime navigation*, Moscow, Astroprint, 2003, 255 p. (in Russ.).
13. *Legal regulation of maritime navigation in the Russian Federation*, Moscow, Spark, 2002, 478 p. (in Russ.).
14. Brazovskaya Ya. E. Legal regulation of the state control over ports in the Russian Federation, *Probely v rossiiskom zakonodatel'stve*, 2011, No. 5, pp. 76–79 (in Russ.).
15. *Law reference book of a captain of-foreign going ships*, ed. A. S. Kokin, Leningrad, Izd-vo Mezhd. fonda istorii nauki, 1991, 600 p. (in Russ.).
16. Brazovskaya Ya. E. *Legal regulation of the sea ports' functioning*, tutorial, Saint Petersburg, Izd-vo GUMRF im. adm. S. O. Makarova, 2017, 116 p. (in Russ.).
17. Brazovskaya Ya. E. Convergence in legal regulation of the Arctic states: present, probable future, *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava*, 2017, Vol. 7, No. 8A, p. 76 (in Russ.).

Дата поступления / Received 22.08.2019

Дата принятия в печать / Accepted 18.11.2019

Дата онлайн-размещения / Available online 25.12.2019

© Бразовская Я. Е., Желонкин С. С., 2019

© Brazovskaya Ya. E., Zhelonkin S. S., 2019