УДК 347.79

Скрынник А.М.

ПРАВОВОЙ И СОДЕРЖАТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПОНЯТИЙ «СУДНО» И «ВОЕННЫЙ КОРАБЛЬ» ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ (МОРСКОЙ) БЕЗОПАСНОСТИ

Проведен анализ правового и содержательного определения понятий «судно» и «военный корабль» применительно к обеспечению транспортной (морской) безопасности.

Analysis of legal and rich in content determination of concepts is conducted «ship» and «war-ship», as it applies to providing of a transport (marine) safety.

Ключевые слова: *судно; морское судно; судно, используемое для правительственной некоммерческой службы; судно, используемое для государственной правоохранительной службы; военный корабль.*

Key words: *ship; marine ship; ship, used for governmental noncommercial service; ship, used for government law-enforcement service; war-ship.*

Российская Федерация (далее, Россия, РФ) относится к числу ведущих морских держав, играющих активную роль в изучении Мирового океана и освоении его богатств, использовании морских путей для целей торгового и военного мореплавания. Для экономической и социальной жизни России морские пространства играют первостепенную роль, так как Россия имеет выход к трем океанам, ее берега омывают четырнадцать морей. Основными средствами, используемыми Россией для целей торгового и военного мореплавания, являются морские суда различного типа и назначения, суда типа «река-море» и военные корабли.

В последние годы мировое сообщество столкнулось с новыми вызовами и угрозами в Мировом океане – морским терроризмом и пиратством.

Поэтому выросла озабоченность обеспечением безопасности морского судоходства, обострился интерес к осмыслению этих проблем у мирового научного сообщества, вырабатывающего предложения по изменению и дополнению норм международного и национального морского права, а также освещением этих проблем в средствах массовой информации [1].

Торговое мореплавание, будучи международным, по своей сути (за исключением незначительных каботажных перевозок, в России - «северный завоз» и др.), не может регламентироваться лишь нормами национального законодательства. По мере развития техники и увеличения размеров морских судов, резкого повышения интенсивности морского судоходства во многих районах Мирового океана все острее ощущается настоятельная необходимость международно-правового регулирования, в особенности вопросов, касающихся обеспечения морской безопасности, и на основании этого выработки национальных норм, имплементирующих международные резолюции и правила.

Относительно противодействия морскому терроризму и пиратству морская безопасность, являясь составной частью транспортной и национальной безопасности, в то же время тесно взаимосвязана с обеспечением международной безопасности.

В послании Президента России Федеральному Собранию Российской Федерации заострено внимание на развитии государства и общества путем эффективного обеспечения национальной безопасности и обороны. Президент России в своем обращении также подчеркнул, что следует энергичнее налаживать международное взаимодействие в борьбе с пиратством [2].

В средствах массовой информации и даже на научных конференциях, при освещении активных действий пиратов и анализе угроз терроризма на море вместо термина «судно» очень часто употребляется термин «корабль», и наоборот.

Это противоречит действующим нормам международного и российского морского права и приводит к неоднозначному пониманию и толкованию их правовой и содержательной сути [3].

Указанные обстоятельства стали побудительным мотивом для проведения детального научного анализа и написания представленной статьи. Мы постараемся объективно разобраться в том, что сле-

дует понимать под ***правовым и содержательным определением*** вроде бы схожих понятий ***«судно»*** и ***«корабль»***, используемых в водной среде, закрепленных в действующих международных договорах и соглашениях, ратифицированных Россией, в российских нормативных правовых и нормативных технических актах, а также в других источниках ***применительно к обеспечению транспортной (морской) безопасности***.

С нашей точки зрения, основными критериями (их четыре) для правового определения понятия «судно», являются: среда использования (и применительно к водной среде – плавучесть), предназначение, валовая вместимость и наличие двигательной установки.

При правовом определении понятия «судно» в первую очередь необходимо учитывать среду его использования – море или река, озеро (для отчленения от воздушного или космического пространства). Употребление понятия «судно» без конкретной привязки к среде использования может пониматься довольно широко: «судно» - морское судно, речное судно, озерное судно, воздушное судно, космическое судно.

Дефиницию понятия «судно» по привязке к водной (морской) среде можно подразделить на два основных употребительных термина: «судно, используемое в целях *торгового* мореплавания», и «государственное судно, эксплуатируемое в некоммерческих целях».

Правовыми (не техническими) критериями определения понятия «судно», которое используется в водной (морской) среде, является также его валовая вместимость (водоизмещение) и наличие или отсутствие механической установки для движения с целью определения, маломерное это судно или нет, самоходное или несамоходное.

Помимо вышеперечисленных основных признаков суда, используемые в водной (морской) среде, можно дополнительно классифицировать:

1) *по назначению*:

а) «судно, используемое в целях торгового мореплавания», на транспортное (грузовое и пассажирское), рыболовное (охватывает весь спектр промысловой деятельности), техническое (дноуглубительное, крановое, буровое) и др.;

б) «государственное судно, эксплуатируемое в некоммерческих целях», на военно-вспомогательное (гидрографическое ВМФ, поисково-спасательное ВМФ), лоцманское, патрульное (портовый контроль, госморнадзор), гидрографическое, спасательное, полицейское, таможенное и др.;

2) по району плавания (*среде использования*) на морское, внутреннего водного (как правило, речные, а также озерные, водохранилищные), смешанного типа «река-море» и ледового плавания.

Имеется ряд других классификационных технических признаков «судна»: по конструкции, принципу движения, главной энергетической установке, роду перевозимого груза, способу погрузки и разгрузки и по ряду других особенностей, которые мы не будем рассматривать, так как они не являются существенными основаниями для правового определения и дальнейшего правильного истолкования.

Как пишет украинский юрист-маринист, профессор Шемякин А.Н., даже небольшой экскурс в историю такого понятия, как «судно», позволяет говорить о том, что этот термин существует уже на протяжении многих веков и сфера его применения очень широка. В то же время, упоминая о судне, в одних случаях его рассматривают как сложное техническое сооружение повышенной опасности, в других - как объект гражданских правоотношений; в-третьих - как предмет договора; в-четвертых - как субъект правоотношений, складывающихся в процессе использования Мирового океана и морского дна [4, с.46].

Правило 3 Международных правил предупреждения столкновения судов в море (МППСС-72) [5] дает широкое определение понятия «судно». Ему соответствуют *все виды плавучих средств*, включая неводоизмещающие суда (суда на воздушной подушке) и *гидросамолеты* (во время их передвижения по воде), *экранопланы* (во время их передвижения над водой, *прим.авт.*).

Статьей 1 Международной конвенции о спасании [6] под «судном» понимается *любое судно или плавучее средство либо другое сооружение*, способное осуществлять плавание.

Согласно Римской Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года «судно» означает *любое судно, не закрепленное постоянно на дне*, включая суда с динамическим принципом поддержания, подводные аппараты или *любые другие плавсредства* [7].

Пунктом 2.2 Международного кодекса по охране судов и портовых средств (МК ОСПС) [8] термином судно, когда он используется в данном Кодексе, *обозначаются морские передвижные буровые*

установки и высокоскоростные суда, определенные в правиле XI-2/1.

В основном международном документе – Конвенции ООН по морскому праву 1982 года [9] часто употребляется термин «судно», но определяющая его «норма-дефиниция» которая должна его пояснить, к сожалению – отсутствует (в отличие от военного корабля).

В Федеральном законе РФ №35 – 2006 года «О противодействии терроризму» [10] под морскими или речными судами и кораблями понимаются «плавательные средства».

В соответствии с пунктом 1 статьи 7 ФЗ-81[11] (в дальнейшем КТМ РФ) ***«судно» это самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания***.

В главном кодификационном акте России, регулирующем торговое мореплавание – КТМ РФ, основным критерием для отнесения искусственного технического сооружения (применительно к водной среде) к категории *«судно»* является отнесение его к *самоходным или несамоходным* плавучим сооружениям. Самоходным судно будет при наличии на нем энергетической установки (главной), обеспечивающей его движение. Парусных судов, которые помимо парусов еще имеют дополнительно для движения энергетическую установку, практически не осталось. Не самоходным будет соответственно плавучее сооружение (судно), не имеющее энергетической установки для движения. Такое плавучее сооружение при использовании должно буксироваться другим плавучим сооружением с имеющейся энергетической установкой для движения или находиться без движения (плавающий док, дебаркадер).

Вторым критерием для отнесения искусственного технического сооружения к *судну* согласно КТМ РФ является его *«плавучесть»*. Плавучесть – это способность судна не только держаться на поверхности воды, но и «плавать» (еще употребляется термин «ходить») в заданном направлении и в данном положении, выполняя определенные задачи и неся на себе грузы, определенные по роду деятельности или без таковых. Запас плавучести определяет мореходность судна. Следует заметить, что правовая природа и употребление в нормативных правовых актах определений понятий «плавать» и «ходить» также требует детального исследования, эти внешне очень схожие понятия с правовой точки зрения не тождественны.

Третьим критерием КТМ РФ определяет самоходное или несамоходное плавучее *сооружение – это* искусственно созданный в результате человеческой деятельности *сложный технический объект*, предназначенный для деятельности в водной среде и находящийся в плавучем состоянии.

Юристом-маринистом, профессором А.С. Кокиным, подчеркивается, что «судном» признается только *«сооружение»*, т.е. результат человеческой деятельности, объект, который предназначен для постоянной работы в плавучем состоянии в водной среде. Такое плавучее сооружение будет считаться судном, даже если на нем нет экипажа. Не может считаться «судном» случайно оказавшееся в воде имущество (унесенное в море) или плавучее сооружение, созданное для разового перемещения в водной среде (плот, герметические емкости, буксируемые к месту установки) [12].

В качестве четвертого критерия КТМ РФ определяет использование сооружения *в целях торгового мореплавания*. Словосочетание *«мореплавание»* указывает на то, что данное судно выполняет определенный вид деятельности в морской среде, поэтому употреблять дополнительно словосочетание «морское судно» законодатель правильно посчитал нецелесообразным. Однако, с нашей точки зрения, если употреблять термин «судно» без привязки к словосочетанию «торговое мореплавание», нужно обязательно указывать среду его использования – «морское судно».

Как пример можно привести Международную конвенцию о борьбе с захватом заложников, где применен термин «морское судно» для отчленения его от «воздушного судна» [13]. Перечень видов деятельности, отнесенных к *торговому* мореплаванию, указан в статье 2 КТМ РФ. Он не является исчерпывающим. Следует заметить, что указанные в ст.2 КТМ РФ виды деятельности понимаются в широком смысле, т.е. все виды деятельности, не связанные с военным мореплаванием и выполнением правоохранительных задач государственными судами. Например, судно, занятое морскими научными исследованиями и отнесенное ст.2 КТМ РФ к «торговому мореплаванию», фактически не перевозит грузы, а значит, не участвует в торговле. Некоторые современные доктрины международного морского права относят научно-исследовательские суда к судам, используемым для правительственной некоммерческой службы. Словарь международного морского права дает следующее толкование «судно торговое» – *в широком смысле* это любое судно, не являющееся военным [14, с.233].

Юристом-маринистом, профессором Г.Г. Ивановым, указывается, что в отношении судов, используемых для перевозки грузов и пассажиров, лоцманской и ледокольной проводки, поисковых и спасательных операций (т.е. используемых в целях торгового мореплавания), использование понятия «судно» не вызывает каких-либо сомнений [15, с.53].

С нашей точки зрения, «морское торговое судно» – это любое «судно», не подпадающее под правовое понятие «судно, используемое для государственной правоохранительной службы (таможенное, полицейское)» или понятие «военный корабль», т.к. некоторые «суда, используемые для государственной некоммерческой службы», подпадают под правовое понятие «торговое мореплавание» в связи с их предназначением это спасательные суда; патрульные суда госморнадзора и портового контроля; государственные лоцманские суда и др.

Пунктом 2 статьи 7 КТМ РФ под «судном рыбопромыслового флота» понимается обслуживающие рыбопромысловый комплекс *суда, используемые для рыболовства, а также приемотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения*.

По мнению юриста-мариниста, крупного специалиста в сфере морского рыболовного права, профессора К.А. Бекяшева, «рыболовное судно» *должно соответствовать*, по крайней мере, следующим *четырем признакам*: оно должно быть инженерным сооружением, обладать мореходностью, соответствовать требованиям безопасности мореплавания и предназначаться для промысла живых ресурсов моря. Следует заметить, что правовое понятие «рыболовное судно», имеет универсальное значение, т.к. независимо от района использования (море, река, озеро, водохранилище) термин «речное (озерное) рыболовное судно» практически не употребляется. Подтверждением плавучего объекта в качестве судна является его внесение в государственный судовой реестр или судовую книгу [16, с.67].

В соответствии с Федеральным законом РФ №24, 2001 года «Кодекс внутреннего водного транспорта РФ» [17] (КВВТ РФ) «судно»-это самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река-море) плавания, паром, дноуглубительные и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода. Принятое в КВВТ РФ определение понятия «судно» повторяет определение, данное КТМ РФ. В КВВТ РФ термин «судоходство» несет ту же смысловую нагрузку, что и термин «торговое мореплавание» в КТМ РФ.

Согласно правилам плавания по внутренним водным путям РФ [18] под *«маломерным судном»* понимается судно, имеющее валовую вместимость менее 80 регистровых тонн (несамоходное), мощностью стационарных двигателей не более 55 кВт (75 л.с.) (мощность подвесных моторов не лимитируется), пассажировместимостью не более 12 человек.

Техническим регламентом о безопасности объектов морского транспорта [19] охватывается широкий спектр морских судов: нефтеналивное судно, пассажирское судно и др.

Как видно из проведенного анализа ни мировое морское сообщество, ни национальная доктрина морского права не выработало до настоящего времени универсального понятия «судно». Обычно под судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового (коммерческого) мореплавания или иных целях (судоходство на внутренних водных путях). *Плавучесть* является стержневым признаком правового определения понятия «судно», *используемого в водной среде*.

Как правильно отметил профессор А.Н. Шемякин, в морском праве понятие «судно» обычно раскрывается только применительно к цели конкретного правового акта, а в некоторых случаях оно употребляется как нечто само собой разумеющееся [4, с.47].

В юридической литературе (гражданское право, частное морское право) *судно* рассматривается не только как продукт судостроительной техники (имущество), но и как учреждение, наделенное правами и обязанностями, т.е. судно выступает не только как объект права, но и как его субъект.

Очень важно иметь в виду, что морские и речные (озерные) суда, суда типа «река-море» (кроме военных кораблей, некоторых военно-вспомогательных судов, судов, принадлежащих государству и используемых исключительно для правоохранительной службы, рыболовных судов, прогулочных яхт и деревянных судов примитивной конструкции) должны быть укомплектованы экипажем, возглавляемым *капитаном*, в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты ПДМНВ 78/95 года [20].

Следует также иметь в виду, что на рыбопромысловых судах экипаж может возглавлять капитан-директор; на судах технического флота – капитан-кранмейстер, капитан-багермейстер; на яхтах – яхтенный капитан; на несамоходных судах – *шкипер*.

Развернутое понятие «судно» дал в диссертации «Международно-правовые проблемы современного торгового мореплавания» юрист-маринист, профессор В.Н. Гуцуляк: «Судно» – *плавучее транспортное средство*, несущее флаг регистрации, имеющее название или номер, укомплектованное экипажем и обеспеченное судовыми документами *в соответствии с нормами международного морского права*» [21]. Это определение к сожалению не нашло практического применения в российских нормативных правовых актах и научной литературе, хотя, с нашей точки зрения, оно более полно раскрывает правовую суть определения понятия «морское судно», чем понятие «судно», закрепленное в КТМ РФ.

Необходимо отметить также и недостатки указанного определения, т.к. транспортные суда являются далеко не единственными плавсредствами, используемыми в целях торгового мореплавания.

С учетом проанализированных международных договоров и соглашений, российских нормативных правовых и нормативных технических актов, раскрытое и более содержательное понятие «морского судна» можно сформулировать так: *судно – это самоходное или несамоходное плавучее сооружение, несущее флаг государства-регистрации, имеющее регистрационное название и номер ИМО, укомплектованное экипажем, возглавляемым капитаном (или иным уполномоченным лицом), и отвечающее требованиям безопасности мореплавания, используемое для выполнения морехозяйственной деятельности, морских научных исследований, государственных задач, учебных задач, водного спорта в соответствии с нормами международного и национального морского права.*

В итоге вышеприведенного анализа, можно сделать краткий промежуточный основной вывод: международными договорами Российской Федерации, национальными нормативными правовыми и нормативными техническими актами при правовом определении понятия «судно» устанавливаются требования, которые необходимы для использования ***в конкретном*** международном договоре, национальном нормативном правовом или нормативном техническом акте.

В целях обеспечения безопасности морского судоходства при постройке и эксплуатации судов, приняты международные конвенции, направленные на выработку единых требований при комплектовании экипажей судов квалифицированными специалистами, в целях предупреждения столкновений судов, обеспечения судов связью, обеспечения безопасности человека на море, их поиск и спасание, а также выполнения требований по их охране.

Следует также отметить, что в основном российском федеральном законе, определяющем государственную политику в сфере обеспечения транспортной безопасности, о «морских судах» упоминается вскользь, как о транспортных средствах, используемых в целях торгового мореплавания и судоходства [23], без раскрытия их правовой сути.

В то же время ни в международных конвенциях и соглашениях, ни в национальных нормативных правовых и нормативных технических актах развернутого правового определения понятия «судно, используемого в целях торгового мореплавания», как это сделано в отношении «военного корабля» статьей 29 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, не дано. Поэтому в России каждый употребляющий в своей письменной либо устной речи термин «судно», не охватываемый понятием, определенным КТМ РФ или КВВТ РФ, дальнейшую смысловую нагрузку добавляет сам. Это и приводит к неоднозначному пониманию и толкованию сути и содержания этого *первостепенного основополагающего правового морского термина*.

Следующим термином, который будет нами рассмотрен, является «судно, используемое для государственной правительственной некоммерческой службы».

К категории судов, используемых для государственной правительственной некоммерческой службы, международными договорами и соглашениями, российскими нормативными правовыми актами отнесены суда, не перевозящие грузы, пассажиров, багаж и почту, и в то же время не являющиеся военными. В Российской Федерации это: аварийно-спасательные суда; санитарно-карантинные суда; лоцманские (в настоящее время могут быть как в собственности государства, так и в собственности коммерческих и частных лоцманских организаций) суда; суда портового контроля; патрульные суда госморнадзора Ространснадзора; патрульные суда Росприроднадзора; суда госинспекции по маломерным судам МЧС РФ, полицейские, таможенные и

суда Военно-Морского Флота [23], иные суда. Названные суда после внесения их в соответствующий ведомственный реестр имеют право плавать под государственным флагом России или флагами и вымпелами, присвоенными им национальным правовым актом.

Опять же норму-дефиницию определения понятия «судно, используемое для государственной правительственной некоммерческой службы», закрепленную нормами международного права и российского законодательства, несмотря на частое употребление, нам не удалось выявить, за исключением косвенного определения в Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся иммунитета государственных судов 1926 года [24] не ратифицированной Россией и постановления Правительства РФ от 02.04.2008 года №233 [25].

В российских нормативных правовых актах и в трудах некоторых ученых даются определения понятия отдельных судов, используемых для государственной некоммерческой деятельности или правоохранительной службы.

Так, юристом-маринистом профессором В.Ф.Сидорченко, было предложено следующее определение «спасательных судов»: спасательными называют суда специальной постройки, предназначенные для оказания помощи в море аварийным судам, кораблям, подводным лодкам [26].

Патрульные суда государственной инспекции по маломерным судам МЧС РФ в настоящее время имеют присвоенный им вымпел и выполняют задачи, определенные Положением о ГИМС и инспекторском составе, утвержденным постановлением Правительства РФ [27] и приказами министра по чрезвычайным ситуациям РФ.

Патрульные суда госморнадзора Ространснадзора Минтранса РФ с 2008 г. несут установленный им вымпел и выполняют задачи, определенные Положением о них и инспекторском составе, утвержденным руководителем Ространснадзора [28].

С учетом того, что к «судам, используемым для государственной правительственной некоммерческой службы», по выполнению функциональных задач и предназначению относится большая категория судов, из них необходимо выделить «суда, используемые для государственной *правоохранительной* службы»: таможенные (ФТС РФ); полицейские (органы внутренних дел МВД РФ, органы Госнаркоконтроля РФ), патрульные суда государственной морской инспекции береговой охраны пограничной службы ФСБ РФ (не являются пограничными кораблями и катерами) и др.

Поскольку законодательством они отнесены к правоохранительным органам, для выполнения поставленных им задач принадлежащие последним суда могут нести бортовое оружие, а члены экипажа и (или) досмотровой группы могут быть вооружены ручным стрелковым вооружением.

В России «таможенные суда», как и военные корабли, несут специальный (присвоенный им указом Президента РФ) флаг и вымпел и должны наносить на оба борта судна эмблему таможенных органов [29]. Они не регистрируются и не контролируются (наблюдаются) органами регистрации и контроля морских судов (капитан морского порта, госморречнадзор Ространснадзора, морской и речной регистр России). Таможенное судно укомплектовывается экипажем, состоящим на государственной правоохранительной службе, имеющим специальные звания. К ним не применяются положения Конвенции ПДМНВ 78/95. Возглавляет экипаж таможенного судна *командир*, а не капитан. Компетенция по применению таможенных судов и таможенных катеров РФ определяется Таможенным кодексом РФ [30], а их статус как государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях установлен распоряжением Правительства РФ в 1996 г. [31]. В то же время таможенные суда и катера должны выполнять требования Международных правил предупреждения и столкновения судов в море (МППСС-72) и Правил плавания по внутренним водным путям России (ППВВП РФ). Следует также заметить, что до настоящего времени, нормативным правовым актом России не установлен таможенный режим прилежащей зоны, где должны использоваться таможенные суда (во исполнение ст.23 ФЗ-155, 1998г. «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ»).

Полицейские патрульные суда и катера Госнаркоконтроля РФ и МВД РФ несут государственный флаг РФ (не относятся к кораблям (катерам) и судам морских частей (подразделений) внутренних войск МВД РФ), но в то же время выполняют специфические функции по охране экономической безопасности и общественного порядка на акваториях как отдельно, так и совместно с морскими частями внутренних войск. Они не регистрируются и не контролируются органами регистрации и контроля морских судов (капитан морского порта, госморречнадзор Ространснадзора, морской и речной регистр России). Полицейские суда и катера укомплектовы-

ваются экипажем, состоящим на государственной правоохранительной службе, имеющим специальные звания. К ним не применяются положения Конвенции ПДМНВ 78/95. Компетенция по применению полицейских судов и катеров РФ определяется в настоящее время Уставом патрульно-постовой службы милиции общественной безопасности [33], Федеральным законом РФ 2010 года №3 «О полиции» [34] и другими нормативными правовыми актами. Полицейские суда и катера должны выполнять требования Международных правил предупреждения и столкновения судов в море (МППСС-72) и Правил плавания по внутренним водным путям России (ППВВП РФ). Следует также заметить, что до настоящего времени, нормативным правовым актом России не установлены: «Положение по использованию морских (речных) судов органами полиции»; «Требования к членам экипажей судов (катеров) органов госнарконтроля и МВД РФ» как это сделано в таможенных органах.

Патрульные суда Государственной морской инспекции (ГМИ) береговой охраны пограничной службы ФСБ РФ несут флаг, присвоенный кораблям (катерам) и судам береговой охраны погранслужбы ФСБ РФ (не являются кораблями (катерами) и судами морских частей (подразделений) береговой охраны погранслужбы, укомплектованных военнослужащими), но одновременно выполняют специфические функции по охране экономической безопасности – морских биоресурсов во внутренних морских водах, территориальном море и исключительной экономической зоне. Они не регистрируются и не контролируются органами регистрации и контроля морских судов (капитан морского порта, госморнадзор Ространснадзора, морской регистр России). К ним не применяются положения Конвенции ПДМНВ 78/95. Однако при этом они должны выполнять требования Международных правил предупреждения и столкновения судов в море (МППСС-72) и Правил плавания по внутренним водным путям России (ППВВП РФ).

Следует заметить, что патрульные суда и катера Государственной морской инспекции береговой охраны пограничной службы ФСБ РФ укомплектовываются экипажем, не состоящим на государственной службе, т.е. *работниками*, и возглавляются *капитаном*.

Компетенция по применению патрульных судов и катеров госморинспекции береговой охраны погранслужбы ФСБ России определяется в настоящее время российскими нормативными правовыми актами [34].

С учетом проанализированных международных договоров и соглашений, российских нормативных правовых актов, раскрытое и более содержательное понятие «судно, используемое для государственной *правоохранительной* службы» можно дать как: *самоходное или несамоходное плавучее сооружение, принадлежащее государству, имеющее внешние знаки, отличающие такие суда его предназначению (флаг и вымпел, бортовой номер, наименование, окраску, специальные ночные огни, бортовое вооружение), имеющее регистрационное название и (или) номер, укомплектованное экипажем, состоящим на государственной правоохранительной службе, возглавляемым капитаном (командиром) и отвечающее требованиям безопасности мореплавания, используемое для выполнения государственных правоохранительных и иных задач в соответствии с национальными нормативными правовыми актами*.

Вывод: на правовую регламентацию определения, государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, исходя из вида деятельности, международные конвенции и соглашения не влияют (за исключением Международной конвенции – Международных правил предупреждения столкновения судов в море). Национальными нормативными правовыми и нормативными техническими актами помимо правового определения устанавливаются требования к проектированию, конструкции, оборудованию, строительству судов, используемых для конкретных целей в конкретном государственном органе. Также, их приемка от изготовителя, регистрация и учет, контроль и надзор за обеспечением безопасности мореплавания (судоходства), выполнение обязательств по их охране и другие требования, возлагаются на конкретный государственный орган, которым эти суда эксплуатируются.

Иммунитет государственных судов определяется Международной конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся иммунитета государственных судов 1926 года, статьей 96 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года и национальными нормативными правовыми актами, он практически идентичен с иммунитетом военных кораблей.

Последним термином для нашего исследования является «корабль».

Общий термин «судно» близок по значению общему термину «корабль», но не равнозначен ему.

Термин «судно» имеет более широкое употребление, которое мы рассмотрели выше.

Дефиниция понятия «корабль» применительно к водной среде подразделяется на два основных правовых термина: по предназначению - «военный корабль», парусному вооружению - «парусный корабль». Водная среда использования не влияет на правовое определение и правовой статус «военного корабля». Военные корабли и катера, спроектированные для использования на реках и озерах, иногда называют «речными кораблями», что тоже не меняет их правового статуса, как «военного корабля».

Исходя из вышеизложенного при употреблении общего определения понятия «корабль» также необходимо учитывать среду его использования: водное пространство (море, река, озеро) – «военный корабль» или «парусный корабль»; воздушное пространство – «воздушный корабль»; космическое пространство – «космический корабль».

В соответствии со ст. 29 Международной Конвенцией ООН по морскому праву – 1982 года (ст. 8 Конвенции ООН об открытом море 1958 года [35]) «*военный корабль*» означает *судно*, принадлежащее к вооруженным силам какого-либо государства, имеющее внешние знаки, отличающие такие суда его национальности, находящееся *под командованием офицера*, который состоит на службе правительства данного государства и фамилия которого занесена в соответствующий список военнослужащих или эквивалентный ему документ, и имеющее экипаж, подчиненный регулярной воинской дисциплине. При отсутствии хотя бы одного из указанных признаков это уже будет «*судно*» (военно-вспомогательное, таможенное, полицейское, торговое, рыболовное, лоцманское, научно-исследовательское), а не «*военный корабль*».

Следует особо подчеркнуть немаловажную деталь – военным кораблем (катером) *командует* и управляет *командир*, в отличие от судна, занятого в торговом мореплавании, которым, как было отмечено выше, руководит и управляет *капитан*.

В Конвенциях четко показаны критерии, в соответствии с которыми «*судно*» в правовом отношении будет определяться как «военный корабль». Вооружение военного корабля, тип или вид энергетической установки, характер выполняемых им заданий не являются его необходимыми правовыми признаками и не влияют на его *правовой статус*. Включение в состав военных флотов (военно-морских сил) кораблей различных классов и назначений является компетенцией суверенного государства. *Правовой статус* «военного корабля» определяется, прежде всего, тем, что он как специальный орган и в то же время как собственность суверенного государства *обладает полным иммунитетом* от юрисдикции иностранного государства. Территория военного корабля (катера), где бы он ни находился, является территорией суверенного государства (квазитерриторией). Под иммунитетом в международном праве понимается совокупность прав и привилегий, присущих военному кораблю независимо от места его нахождения (открытое море, иностранный морской порт, военно-морская база). Иммунитет военных кораблей вытекает из иммунитета государств, в основе которого лежит принцип суверенного равенства государств в международных отношениях.

Иммунитет от принуждения – это запрещение применять к военным кораблям, где бы они не находились, меры принуждения, и насильственные действия в какой бы то ни было форме (задержание, арест, обыск, конфискация и др.). *Насильственные действия военных кораблей одного государства по отношению к военным кораблям другого государства квалифицируются международным правом как акт агрессии со всеми вытекающими последствиями.* Нами это выделено особо, так как неправильное понимание и употребление терминов «корабль» и «судно» может привести к негативным последствиям в отношениях между государствами.

Задолго до введения определений «военный корабль» в Конвенциях 1958 года и 1982 года Таможенным уставом Союза ССР 1924 года [36] было дано определение «военного судна»: военным судном считается всякий «корабль», имеющий боевое вооружение, укомплектованный военной командой и плавающий под военным флагом, а также те суда управления по обеспечению безопасности кораблевождения, которые по специальному заявлению военно-морского командования в каждом отдельном случае выполняют задания военно-оперативного характера. Здесь первоосновой для определения понятия «военное судно» послужил почему-то «корабль». Поэтому доводы некоторых юристов-международников о том, что термин «корабль» в обычном его толковании вошел в морские словари и в обиход в начале 30-х годов в соответствии с приказом наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова, с правовой точки зрения несостоятельны [37, с.13].

Необходимо подчеркнуть, что в настоящее время ни в одном российском нормативном правовом акте РФ (основной, Корабельный устав ВМФ РФ-

2001 года [38]) не раскрывается дефиниция понятия «военный корабль» [39].

В Российской Федерации к военным кораблям (катерам) относятся: военные корабли (катера) Военно-Морского Флота Министерства обороны РФ; военные корабли (катера) органов береговой охраны пограничной службы ФСБ РФ [40, с.255]; военные корабли (катера) внутренних войск МВД РФ [41].

Они плавают под присвоенными им военно-морскими флагами и вымпелами, они не регистрируются и не контролируются органами регистрации и контроля морских судов (капитаном морского порта, госморнадзором Ространснадзора, морским регистром), за исключением соблюдения ими МППСС-72 и ППВВП РФ. К ним не применяются положения Конвенции ПДМНВ 78/95.

В итоге из анализа международных договоров и соглашений, российских нормативных правовых актов нами предлагается более содержательное определение понятия «военный корабль» для дальнейшего применения в российских нормативных правовых и нормативных технических актах.

Военный корабль (катер) – это судно, принадлежащее к Военно-Морскому Флоту МО России, органам береговой охраны пограничной службы ФСБ России, внутренним войскам МВД России, имеющее внешние знаки, отличающие такие суда его национальности и принадлежности (установленный военно-морской флаг и вымпел, бортовой номер (и наименование), окраску, несущее специальные ночные огни, бортовое и иное вооружение), находящееся под командованием офицера (мичмана, старшины), состоящего на военной службе, и имеющее экипаж, подчиненный регулярной воинской дисциплине, предназначенное для выполнения задач, установленных национальными нормативными правовыми актами. В Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, дано развернутое правовое определение понятия «военный корабль» для применения в национальных нормативных правовых актах государствами, ратифицировавшими конвенцию. В соответствии с п.4 ст.15 Конституции РФ общее правовое и содержательное определение применимо и к российским военным кораблям.

Общий вывод: в настоящее время термины: «судно»; «судно, используемое в целях торгового мореплавания»; «судно, используемое для государственной правительственной некоммерческой службы»; «судно, используемое для государственной правоохранительной службы»; «военное судно»; «корабль»; «военный корабль»; «парусный корабль» близки по родовому признаку, но по предназначению – нет. Универсального правового определения понятия «судно» и производных от него словосочетаний: «судно, используемое в целях торгового мореплавания»; «судно, используемое для правительственной некоммерческой службы»; «судно, используемое для государственной правоохранительной службы» – мировым сообществом до настоящего времени не выработано. Тем не менее при их применении как в нормативных правовых актах, так и в научном обороте, особенно при освещении и толковании таких международно-правовых проблем, как морской терроризм и морской пиратство, необходимо более точно формулировать определение, исходя из целей раскрытия и употребления (применения) понятия.

Литература

1. См.: *Дудин Н.П.* Некоторые правовые аспекты борьбы с терроризмом на море // Ежегодник морского права 2008. Юбилейное издание к 40-летию Ассоциации международного морского права / Отв. ред. *А.Л. Колодкин*. М., 2009. С. 125-131; *Зигарев В.А.* Правовые аспекты участия Военно-Морского Флота при выполнении задач по обеспечению безопасности морской деятельности // Ежегодник морского права 2008. Юбилейное издание к 40-летию Ассоциации международного морского права / Отв. ред. *А.Л. Колодкин.* М., 2009. С. 154-168; *Батлер У.Э.* Американское право о морском пиратстве: последние осложнения // Ежегодник морского права. 2010 / Отв. ред. *А.Л. Колодкин.* М., 2011. стр. 33-43; *Никольский В.И.* Некоторые правовые аспекты борьбы с пиратством // Ежегодник морского права 2008. Юбилейное издание к 40-летию Ассоциации международного морского права / Отв. ред. *А.Л. Колодкин.* М., 2009. с. 292-294; *Сорокина Н.С.* Деятельность Международной морской организации по борьбе с пиратством // Ежегодник морского права 2010 / Отв. ред. *А.Л. Колодкин.* М., 2011. С. 361-367. *Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В.* Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М. 2007. С. 357-442. *Попов В.В.* Развитие и безопасность южных портов России. Учебн. пособие. М. 2003.

2. Послание Президента Российской Федерации Дмитрия Медведева Федеральному собранию Российской Федерации // Российская газета. 2010. 1 декабря.

3. Число захватов пиратами кораблей в 2010 г. резко выросло // vz.ru. Захват пиратами российского корабля // www.woman.ru. Пираты XXI века // www.agentura.ru. Захват кораблей пиратами // www.spravka.puls.kiev.ua. Захват в тумане // Российская газета. 26.08.2009. Россияне попали в плен к пиратам // Российская газета. 30.10.2009 года. «Спецназ на борту» // Российская газета.

11.11.2009; Интервью Заместителя Генерального прокурора РФ газете «Известия» «Международный трибунал по пиратству необходим». 2009 год // qenproc.qov.ru. Суда в Керченском проливе были обречены? Комментарий специалиста // smi.liqa.netarticles.

4. *Шемякин А.Н.* Морское право: Учебное пособие. Х.: 2004.

5. Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС-72). www.seaman-sea.ru

6. Международная конвенция о спасании 1979 года. www.maritimelaw.ru

7. Римская Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года. www.trancons.ru

8. Международный кодекс по охране судов и портовых средств (МК ОСПС). www.msecurity.ru

9. Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. М., 1985.

10. Федеральный закон от 06.03.2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» // Российская газета. 2006. 10.03.

11. Федеральный закон Российской Федерации от 30.04.1999 года №81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации». base.garant.ru

12. Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. *А.С. Кокина.* М., 2002.

13. Международная конвенция о борьбе с захватом заложников, 1979 года. avia3000.narod.ru

14. Словарь международного морского права. Под ред. *Ю.Г. Барсегова*. М., 1985.

15. *Иванов Г.Г.* Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М., 2009.

16. *Бекяшев К.А.* Морское рыболовное право: Учеб. М., 2007.

17. Федеральный закон Российской Федерации №24, 2001 года «Кодекс внутреннего водного транспорта РФ». base.garant.ru

18. Правила плавания по внутренним водным путям РФ. Утверждены Приказом Минтранса России от 14 октября 2002 г. № 129 www.gimsinfo.ru

19. Постановление Правительства РФ от12 августа 2010 г. N 620. «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта». base.consultant.ru.

20. Международная конвенция о подготовке и дипломированию моряков и несении вахты ПДМНВ 78/95 года. www.maritimelaw.ru

21. *Гуцуляк В.Н.* Международно-правовые проблемы современного торгового мореплавания. Автореф. дис. докт. юрид. наук. М., 1999.

22. Федеральный закон Российской Федерации от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (СЗ РФ. 2007. № 7.Ст. 837; 2008. № 30 (часть 2). Ст. 3616; 2009. № 29. Ст. 3634; 2010. № 27. Ст. 3415).

23. Приказ Министра обороны России от 22.06.2010 года № 999 «Об утверждении Устава службы на судах Военно-Морского Флота» www.rg.ru.

24. Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся иммунитета государственных судов 1926 года // Действующее международное право. Сборник: в 2 т.Т. 2. / Под ред. Ю.М. Колосова. М., 2007.

25. Постановление Правительства РФ от 02.04.2008 года № 233 «Об условиях плавания по внутренним водным путям Российской Федерации военных кораблей, пограничных кораблей, военно-вспомогательных судов и других судов, находящихся в государственной или муниципальной собственности и эксплуатируемых только в некоммерческих целях». base.garant.ru

26. *Сидорченко В.Ф.* Суда спасатели и их служба._Л., 1983.

27. Положение о Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России. Утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2004 года № 835. www.gimsinfo.ru.

28. Постановление Правительства РФ от 07.11.2008 N 831 «Об учреждении эмблемы и флага Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, вымпела руководителя службы и вымпела морских и речных судов службы» // referent.aris.ru.

29. Указ Президента РФ от 03.12.1994 года № 2152 «Об утверждении описания и рисунков флага и эмблемы таможенных органов РФ, размещения указанной эмблемы на транспортных средствах, а также рисунка вымпела морских и речных судов таможенных органов РФ» // www.customs.ru

30. Таможенный кодекс Российской Федерации (по состоянию на 20.03.2005 г.) М., 2005.

31. Указ Президента РФ от 22.12.1993 № 2253 «Об отнесении таможенных органов к государственным военизированным организациям» (Собрание актов Президента и правительства РФ, 1993, № 52, ст. 5065). Распоряжение Правительства РФ от 27.01.1996 года № 92-р «О присвоении статуса государственным судам, находящимся в собственности ГТК РФ». Постановление Правительства РФ от 10.12.2003 года № 747 «Об утверждении порядка использования морских (речных) судов таможенных органов РФ для целей таможенного контроля». (РГ № 255 от 19.12.2003). Приказ Председателя ГТК РФ от 18.01.2000 года № 35 «Об утверждении Положения об экипаже морского (речного) таможенного судна». www.customs.ru

32. Приказ Министра внутренних дел РФ от 29.01.2008 года № 80 «Вопросы организации деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы милиции общественной безопасности» // base.consultant.ru

33. Федеральный закон РФ № 3, 2010 года «О полиции»// base.consultant.ru

34. *Чеканов В.Е., Гарин Г.П., Алексеенко А.А., Андреева Т.В.* Сборник нормативных правовых актов. Выпуск IX Охрана внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны,

континентального шельфа Российской Федерации и их природных ресурсов. 2000.

35. Конвенция ООН об открытом море 1958 года. www.maritimelaw.ru

36. Таможенный устав Союза ССР. Утвержден ЦИК Союза ССР 12 декабря 1924 года // pravo.levonevsky.org

37. *Сокиркин В.А., Шитарев В.С.* Международное морское право. Кн.III. Часть V. Международное военно-морское право: Учеб. пособие. М., 2007.

38. Корабельный устав Военно-морского флота России // www. voennoepravo. ru.

39. *Жуков С.В.* Проблемы международно-правового статуса Черноморского флота // www.voenpravo.ru

40. *Боярский В., Дмитриев В., Кудинов Н.* Пограничный надзор на море. М., 2006.

41. *Скрынник А.М., Стракович В.В., Пухарев И.В.* Правовые основы деятельности морских воинских частей внутренних войск МВД России. Ростов-на-Дону, 2007.

УДК 342.9

Кравченко А.Г.

КОНЦЕПЦИЯ СЕТЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВОМ В РОССИИ*

Статья посвящена вопросу внедрения электронных, сервисных и сетевых технологий в систему государственного управления России. Рассматриваются проблемы создания электронного правительства, исследуется концепции «сервисного» и «сетевого государства», проводится анализ приемлемости инновационных подходов в государственном управлении по противодействию бюрократизации и коррупции.

Article is devoted a question of introduction of electronic, service and network technologies in system of the government of Russia. Problems of creation of the electronic government are considered, it is investigated concepts «service» and «the network state», the analysis of an acceptability of innovative approaches in the government on counteraction bureaucracytion and corruption is carried out

Ключевые слова: *электронные технологии, государственное управление, сервисное государство, государственные услуги, сетевое государство, бюрократизация, коррупция, гражданское общество.*

Key words: *electronic technologies, the government, the service state, the state services, the network state, bureaucracytion, corruption, a civil society*

Обычно в отечественной науке термин «e-government» (электронное правительство) понимается как система «государственных услуг», оказываемая органами исполнительной власти гражданам, и переведенная в электронную форму. Однако сама по себе система «государственных услуг», в узком смысле - это лишь часть административной деятельности государственных органов по взаимодействию с гражданами. Значительный же объем административной работы на прямую не связан с оказанием услуг населению (сервисным государством), но в то же время данные функции органов власти направлены на реализацию интересов общества. Сюда входят функции обеспечения национальной безопасности, законотворчества, документооборот, разработка и субсидирование программ развития по различным общественным сферам деятельности, государственный контроль и т.п. Поэтому в практике развитых западных государств под термином «e-government» понимается система электронного государственного управления.

Следовательно, понятие электронного правительства не сводится к переводу традиционной системы государственных услуг в электронную форму [1]. Электронное правительство (управление), наряду с оказанием публичных услуг гражданам, включает трансформацию системы вертикальных и горизонтальных коммуникаций органов исполнительной власти.

В основу концепции электронного управления положено два принципиально разных подхода. Во-первых, – это электронизация существующей системы вертикали власти, нахождение ее более эффективных форм. В этой концепции электронные

* Статья подготовлена при поддержке гранта РГНФ № 11-33-00313а2.