



дерации : в 2 т. / сост. Г.П. Кынин и Й. Лауфер. – М. : Международные отношения, 1996. – Т. 1 : 22 июня 1941 г. – 8 мая 1945 г. – 1996. – 784 с.

11. Протокол о переговорах между главами трех правительств на Крымской конференции по вопросу о репарациях натурой с Германии // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. XI. – М., 1955. – 199 с.

12. Веремеев Ю. Долгий русский плен / Ю. Веремеев [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.army.armor.kiev.ua/hist/dolgplen-2.shtml.

13. Боков Ф.Е. Весна победы / Ф.Е. Боков. – М. : Военное издательство Министерства обороны СССР, 1980. – 446 с.

14. О досрочном освобождении германских граждан, осужденных судебными органами СССР за совершенные ими преступления против народов Советского Союза в период войны : Указ Президиума Верховного Совета СССР от 28 сентября 1955 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1955. – № 17.

15. Василенко Л.В. Решение проблемы германских репараций союзниками по антигитлеровской коалиции (1945–1953 гг.) / Л.В. Василенко // Вестник НВГУ. – 2009. – № 2. – С. 5.

16. Военнопленные в СССР. 1939–1956. Документы и материалы / сост. М.М. Загоруйко, С.Г. Сидоров, Т.В. Царевская ; под ред. М.М. Загоруйко. – М. : Логос, 2000. – 1120 с.

17. Конасов В.Б. Судьбы немецких военнопленных в СССР: дипломатические, правовые и политические аспекты проблемы. Очерки и документы / В.Б. Конасов. – Вологда : Из-во Вологод. ин-та повышения квалификации пед. кадров, 1996. – 320 с.

18. Болдырев Р.Ю. Малоизвестные формы взимания германских репараций после Второй мировой войны / Р.Ю. Болдырев // С именем Ломоносова : сборник научных трудов молодых ученых, аспирантов и студентов. – Архангельск, 2002. – 318 с.

19. Тиссен П. Расцвет и упадок германской науки в период Второй мировой войны / П. Тиссен // Итоги Второй мировой войны. – М. : Издательство иностранной литературы, 1957. – С. 335–355.

## ОСНОВНЫЕ УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ СУДОВ: КОММЕНТАРИЙ К ГЛАВЕ I РАЗДЕЛА II КОДЕКСА ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ УКРАИНЫ

Ольга КЛЕПИКОВА,

кандидат юридических наук, доцент,  
доцент кафедры хозяйственного права

Киевского национального университета имени Тараса Шевченко

### Summary

Questions of maritime safety as part of transport security from the position of economic law are discussed in the article. The question of the relationship between the concepts of the ship, sea ship, trading ship is offered for consideration. Signs that give grounds to consider the ship as an object of property relations in the economic are summarized in the article. It is argued that the concept of an objective definition of a ship, in particular the definition of its object relations. The author draws attention to the correlation of the notions "owner of the ship" and "operator of the ship". The procedure of identification of the ship is mandatory and is considered as the basis of safe operation of the ship. Scientific commentary on individual articles of Code of trading navigation of Ukraine is offered to attention of readers.

**Key words:** transport, sea transport, trading navigation, ship, safety of navigation.

### Аннотация

В статье рассматриваются вопросы безопасности мореплавания как составляющей транспортной безопасности с позиции хозяйственного права. Поднимаются вопросы соотношения понятий «судно», «морское судно», «торговое судно». Обобщаются положения, квалифицирующие судно как объект имущественных отношений в сфере хозяйствования. Аргументируется объективная концепция определения судна, в частности определения его объектом правоотношений. Обращается внимание на соотношение понятий «судовладелец» и «собственник судна». Соблюдение процедуры идентификации судна рассматривается как основание безопасной эксплуатации судна. Предлагается научный комментарий к отдельным статьям Кодекса торгового мореплавания Украины.

**Ключевые слова:** транспортная система, морской транспорт, торговое мореплавание, морское судно, безопасность судоходства.

**Постановка проблемы.** В условиях развития транспортной системы Украины и ее вхождения в европейскую и международную транспортные системы вопросы безопасной эксплуатации морских судов приобретают особое значение, поскольку они являются предпосылкой получения членства в международных транспортных организациях и гарантией надлежащего уровня государственного регулирования торгового мореплавания, что обеспечивает общественную безопасность в целом.

**Актуальность темы** связана с отсутствием системного исследования вопросов безопасности эксплуатации морских судов с позиции хозяйственного права.

Анализом проблем транспортной безопасности занимаются И. Авери-

чев, Г. Гудема, Ю. Степаненко и другие ученые. В статье также используются напечатанные ранее труды автора.

**Целью статьи** является обобщение специальных нормативных актов Украины по вопросам безопасности мореплавания, научно-практический комментарий отдельных статей Кодекса торгового мореплавания Украины (далее – КТМУ).

**Изложение основного материала исследования.** Для определения предпосылок безопасной эксплуатации морских судов обратимся к основным теоретическим вопросам. Один из таких касается соотношения понятий «морской транспорт» и «морское судно», смысловое значение которых позволяет сделать вывод о том, что первое является шире второго. Итак,



под морским транспортом следует понимать весь производственно-технологический комплекс, с помощью которого предоставляются услуги по перевозке и другие транспортные услуги в сфере торгового мореплавания; в то время как под морским судном – разновидность транспортного средства, то есть устройство, предназначенное для перевозки людей и (или) груза, а также установленного на нем специального оборудования или механизмов по морю [1].

Вместе с тем следует отметить, что в КТМУ [2] используются понятия одинакового смыслового значения: «судно» (так называется раздел II КТМУ и такое понятие используется в названии многих статей КТМУ – ст. ст. 5, 15, 21, 26, 32, 41, 161), «торговое судно» (ч. 1 ст. 15 КТМУ), «морское судно» (ч. 1 ст. 13 КТМУ). Такой вывод однозначно вытекает, если учесть, что ко всем категориям судов применяются нормы КТМУ, и все они используются в целях торгового мореплавания: для перевозки, в учебных, культурных целях и т. п. [3].

Основные критерии классификации торговых судов ранее определялись в Инструкции по составлению государственной статистической отчетности о наличии торговых судов по форме № 2-вод, утвержденной Приказом Госкомстата Украины от 22.02.2001 № 102 [4]. Предложенные в Инструкции критерии классификации судов совпадают с общепринятыми, доктринальными. В частности, по районам плавания торговые суда принято делить на речные, морские и смешанного типа «река-море». По критерию наличия двигателя торговые суда делятся на самоходные, которые оснащены двигательной установкой, и несамоходные, которые не имеют такой установки. По своему целевому назначению торговые суда делятся на транспортные, рыболовные, специального назначения, технические и служебно-вспомогательные.

Принимая во внимание вышеуказанное, термин «торговые суда» применяется ко всем видам судов и имеет общее теоретическое значение, тогда как по критерию назначения, способу и цели использования данный термин должен применяться к отдельной ка-

тегории «транспортных судов» – судов, используемых для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Автор комментария считает, что общей правовой категорией является понятие «судно». Поэтому в порядке совершенствования КТМУ следует учесть, что понятия «судно», «торговое судно», «морское судно» отличаются, имеют разное значение и соотносятся как общее и специальное. Судно – это самоходная или несамоходная плавучая постройка, которая используется по водным путям с определенной целью. Разновидностями судов, в зависимости от того, в каких водных пространствах (район плавания) оно используется, соответственно, является морское судно, речное судно и тому подобное.

В юридической литературе продолжительное время остается актуальным вопрос о правовом значении квалификации плавучего сооружения как судна. В частности, Л. Егоров относительно разграничения понятий «плавучее сооружение» и «судно» в своих статьях отмечает, что, в отличие от других плавучих сооружений, судно является инженерным сооружением, которое предназначено для использования в мореходстве, характеризуется признаками мореходности и наличием флага, внесением в судовую реестр [5]. По нашему мнению, понятия «плавучее сооружение» и «судно» следует скорее не различать, а сопоставлять, поскольку они соотносятся как общее и специальное: всякое судно является плавучим сооружением, несмотря на то как оно используется. Например, пассажирское морское судно может использоваться для морских круизов или как плавучий отель.

Судно и, в частности, торговое судно как объект имущественных отношений характеризуют следующие квалифицирующие признаки и положения:

1) судно является разновидностью транспортных средств и имеет определенную сферу использования – торговое мореплавание;

2) судно – особый вид имущества, которое характеризуют следующие признаки: во-первых, это предмет материального мира, то есть вещь, в отношении которой могут возникать права и обязанности; во-вторых, это

неделимая вещь, поскольку ее деление может привести к потере целевого назначения; в-третьих, судно относится к движимому имуществу, однако, согласно ч. 2 ст. 181 Гражданского кодекса Украины, на морские судна, судна внутреннего плавания распространяется режим недвижимого имущества;

3) судно является объектом права собственности;

4) судно, в зависимости от вида и назначения, может принадлежать к такой категории объектов, нахождение которых в гражданском обороте не допускается либо допускается по специальному разрешению;

5) судна являются объектами имущественных отношений в сфере хозяйствования, это вещи, которые имеют стоимость, могут производиться или использоваться в деятельности субъектов хозяйствования:

(а) судна как разновидность транспортных средств относятся к основным фондам (средствам), информация о которых раскрывается в финансовой отчетности субъектов хозяйствования и стоимость которых является объектом амортизации;

(б) в составе имущества субъектов хозяйствования судна могут выступать как товар: быть объектом работ, которые выполняются, или произведенной продукцией;

(в) судна могут выступать объектами разных хозяйственных обязательств (имущественных и организационных);

6) судна могут выступать вкладами участников/учредителей хозяйственных обществ за некоторыми исключениями. Например, транспортные средства не могут быть вкладами участников/учредителей в уставный капитал страховой компании, поскольку формирование уставного капитала страховщиков осуществляется исключительно в денежной форме [6].

Анализ специальной литературы касательно вопросов правового статуса судов дает основания полагать о наличии разных научных подходов и взглядов. В связи с этим следует обратить внимание на объективную и субъективную концепции статусного вопроса. Объективная концепция определения правовой категории



«судно» считается автором комментария наиболее обоснованной и, учитывая вышеприведенные положения, характеризующие судно, однозначно дает основания считать, что судно является имуществом, то есть вещью. С этим собственно и связано определение судна объектом правоотношений. Согласно другой точки зрения, что является характерной для субъективной концепции, судно следует рассматривать не только как имущество, вещь, но и как личность, учреждение, субъект, наделенный соответствующими правами и обязанностями. Однако отметим, что наделение правами и обязанностями, применение штрафных санкций и определение вины всегда адресуются владельцу судна или судовладельцу, то есть субъекту правоотношений, который осуществляет эксплуатацию судна. Таким образом, так называемый принцип «переадресации» и общепризнанное разграничение понятий «вещь», «субъект» и «объект» правоотношений, по нашему мнению, дают основания утверждать, что судно – это вещь, имущество, следовательно, объект правоотношений.

Суда могут находиться в государственной, коммунальной и частной собственности. Особенность содержания ст. 17 КТМУ заключается в том, что в ней нашел свое закрепление специальный режим отчуждения государственных судов путем (а) определения отдельной категории субъектов (иностранное государство, иностранное юридическое или физическое лицо), к которым может переходить право собственности на государственные суда при определенных условиях; (б) внесения предостережения о наличии специальных условий, соблюдение которых является необходимым для приобретения права собственности на государственные суда.

Право собственности является основным вещным правом. Собственник судна по своему усмотрению владеет, пользуется и распоряжается им. Согласно ст. 20 КТМУ, судовладельцем является юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на других закон-

ных основаниях. Таким образом, вопрос о соотношении понятий «судовладелец» и «собственник судна» является для законодательства Украины актуальным. Судовладельцем может быть признан любой законный владелец судна, в том числе собственник судна. При этом собственник может и не быть судовладельцем (например, не использовать судно для перевозок), но нести определенные в связи с этим обязанности (например, согласно ст. 304 КТМУ, только собственник судна отвечает за вред от загрязнения, причиненный вследствие сброса с судна нефти или других веществ, вредных для здоровья людей или живых ресурсов моря). Итак, категорию «судовладелец» характеризуют следующие признаки: во-первых, это субъект хозяйствования, который эксплуатирует судно от своего имени; во-вторых, указанное использование должно осуществляться только на законных основаниях. Поэтому понятие «судовладелец» по своему значению шире понятия «собственник»: (а) собственник судна, как правило, является судовладельцем; (б) не каждый судовладелец является собственником судна.

Одной из предпосылок безопасной эксплуатации судна, согласно ст. 21 КТМУ, является идентификация судна. Под идентификацией судна следует понимать комплекс мероприятий, направленных на определение родовых признаков судна. К таким, в частности, относятся следующие: (а) присвоение названия судну; (б) присвоение позывного сигнала; (в) присвоение идентификационного номера и номера вызова судовой станции спутниковой связи. Правовое значение мероприятий по идентификации судна заключается в том, что их осуществление является обязательным в соответствии с требованиями национального украинского и международного законодательства по вопросам торгового мореплавания.

Название судна – это основное действие, осуществление которого дает в последующем возможность выделить судно среди других по родовому признаку. Присвоение названия судну можно охарактеризовать следующими положениями: (а) присвоение названия является обязанностью

собственника судна; (б) присвоение названия имеет целью провозгласить сведения о судне, отличающие его от других судов; (в) присвоение названия носит правовой характер, поскольку данная процедура регламентирована законодательством; г) присвоение названия является предпосылкой дальнейшего совершения других юридических действий относительно судна, как-то: регистрация в судовом реестре, предоставление права плавания под соответствующим государственным флагом, отчуждение судна и тому подобное.

Название присваивается согласно Порядку присвоения судну названия, утвержденного Приказом Министра транспорта Украины от 21.01.1998 № 19 [7]. Организация работы, связанной с присвоением названий, возлагается на Государственную инспекцию Украины по безопасности на морском и речном транспорте (далее – Укрморречинспекция). Переименование судов, находящихся в эксплуатации, проводятся в исключительных случаях: (а) смена собственника, судовладельца или фрахтователя; (б) изменение типа и назначения судна; (в) форс-мажорные обстоятельства, в которые попало судно. Заявление о присвоении (изменении) названия торговому судну подается собственником, судовладельцем или фрахтователем в Укрморречинспекцию. Для рассмотрения данного вопроса при Укрморречинспекции создается Комиссия. На основании решения Комиссии собственник, судовладелец или фрахтователь издает приказ о присвоении (изменении) названия торговому судну, копия которого направляется в Укрморречинспекцию. Вместе с тем следует обратить внимание на несовершенство процедуры присвоения судну названия, и в процессе разработки нового положения учесть правовое значение мероприятий по присвоению судну названия, в частности предусмотреть срок для владельца судна, в течение которого он должен присвоить ему название; определить обязанности владельца судна, связанные с присвоением судну названия; ведение государственного реестра названия судов; порядок использования информации о названии судов, ответственность владельца за нарушение



его обязанностей, связанных с присвоением судну названия.

Мероприятия по идентификации судна предусматривают также присвоение позывного сигнала, идентификационного номера и номера вызова судовой станции спутниковой связи. Наличие в КТМУ соответствующих положений связано с выполнением требований международных договоров.

Позывной сигнал – это сигнал, по которому соответствующая морская служба определяет национальность судна и значение которого актуально учитывает меры безопасности на море. Ведь речь идет о введенной Конференцией по ГМССБ [8] в 1988 г. Глобальной морской системе связи при бедствиях. ГМССБ – это система связи, которая предполагает использование спутников, согласно которой (а) каждое судно должно иметь оборудование для радиосвязи и радионавигации, что соответствует стандартам ГМССБ; (б) суда должны иметь соответствующую документацию на оборудование, используемое ими для радиосвязи и радионавигации в соответствии с нормами ГМССБ; (в) на каждом судне вводится ведение радиожурнала ГМССБ.

В соответствии с Приказом Минтранса Украины «О внедрении Глобальной морской системы связи во время бедствия и для обеспечения безопасности мореплавания» от 07.07.1998 № 271 [9] мероприятия по внедрению Глобальной морской системы связи во время бедствия и для обеспечения безопасности мореплавания являются обязательными для всех предприятий, независимо от форм собственности, занимающихся судоходной деятельностью.

Приказом Минтранса Украины от 14.06.2000 № 316 утвержден Порядок присвоения идентификационного номера Международной морской организации судам, которые имеют право плавания под Государственным флагом Украины [10]. Идентификационный номер IMO – номер, который состоит из семи цифр и используется на международном уровне для идентификации судов с целью повышения безопасности на море и оказания помощи на море. Идентификационный номер присваивается а) новым судам

во время постройки или первичной регистрации судна; (б) судам, которые находятся в эксплуатации, во время их перерегистрации, изменения судовых регистрационных документов путем внесения изменений и дополнений в Государственный судовой реестр Украины. Собственник судна, судовладелец или фрахтователь обращается в Укрморречинспекцию с заявлением и анкетами установленного образца. После проверки данных о судне Укрморречинспекция направляет их в Международную морскую организацию. После поступления сообщения о присвоении идентификационного номера IMO Укрморречинспекция уведомляет заявителя о таком присвоении. Номер IMO вносится в Государственный судовой реестр Украины и судовые документы. Особенность и правовая характеристика идентификационного номера IMO заключаются в том, что такой номер судна является постоянным и не меняется, независимо от смены владельца судна, изменений регистрации судна или других обстоятельств. В случае гибели судна или других обстоятельств, из-за которых судно прекратило существование, его идентификационный номер другому судну не присваивается.

Технический надзор за судами – это комплекс мероприятий, осуществляемый государством с целью обеспечения выполнения судами, плавающими под его флагом, требований международных договоров и национального законодательства относительно соблюдения соответствующих стандартов при проектировании, конструировании и оборудовании судов с целью обеспечения безопасности судоходства.

Ст. 22 КТМУ содержит императивную норму, согласно которой технический надзор за морскими судами, а также их классификация независимо от форм собственности судна и владельца осуществляются классификационным обществом. В соответствии с Постановлением Кабинета Министров Украины «О совершенствовании технического, классификационного и судоходного надзора на морском и речном транспорте» от 08.06.1998 № 814 [11], было создано национальное классификаци-

онное общество Регистр судоходства Украины (далее – Регистр). Регистр, кроме функций технического надзора за судами, осуществляет классификацию судов. Классификация судов – это урегулированные нормативными актами меры по присвоению судну соответствующего класса в соответствии с его техническими характеристиками и/или особенностями конструкции и строительства. Классификация судов характеризуется следующими признаками: а) обязательный характер, поскольку любое судно, согласно ст. 35 КТМУ, должно иметь классификационное свидетельство; (б) правовой характер, так как условия и порядок классификации должны определяться в правилах, утвержденных Регистром; (в) процессуальный характер, поскольку процедура присвоения класса судну носит последовательный, поэтапный характер; (г) документарный результат – в результате Регистр выдает специальный документ – классификационное свидетельство. Выдача классификационного свидетельства является свидетельством того, что судно отвечает требованиям мореходности и безопасности.

В соответствии со ст. 23 КТМУ, предпосылкой безопасной эксплуатации судна является соблюдение условий, при которых возможен допуск судна к плаванию: (а) судно должно отвечать требованиям безопасности мореплавания; (б) использование судна должно происходить с соблюдением условий охраны человеческой жизни; (в) использование судна не может причинять ущерб окружающей среде. Отметим, что актуальность каждого условия допуска является безусловной, учитывая международно-правовые требования, предъявляемые к эксплуатации судов.

Согласно Положению о системе управления безопасностью судоходства на морском и речном транспорте, утвержденному Приказом Минтранса Украины от 20.11.2003 № 904 [12], система управления безопасностью (далее – СУБ) – структурированная и документированная система, позволяющая персоналу судоходной компании и другим предприятиям морского и речного транспорта эффективно проводить политику в области



обеспечения безопасности и охраны окружающей среды. Управление безопасностью судоходства должно способствовать выявлению и оценке факторов, влияющих на уровень безопасности. Главными задачами системы безопасности являются следующие: (а) обеспечение безопасной эксплуатации судов, безопасности судового персонала, пассажиров, сохранности грузов, предотвращение загрязнения окружающей среды с судов; (б) обеспечение надлежащего состояния путей движения судов, функционирования береговых объектов и безопасности берегового персонала; (в) обеспечение мер поиска и спасания людей и судов на море, ликвидация загрязнений морской среды.

Комплексное управление безопасностью транспорта осуществляется Министерством инфраструктуры Украины; управление безопасностью судоходства на морском и речном транспорте – Укрморречинспекция; управление безопасностью судоходства на предприятиях морского и речного транспорта – руководитель предприятия; управление безопасностью судоходства на судне – капитан судна (судоводитель).

С целью установления порядка государственного контроля в портах за соблюдением на судах требований Международных конвенций, законодательных актов Украины по безопасности мореплавания, Приказом Минтранса Украины от 17.07.2003 № 545 утверждены Правила контроля над судами с целью обеспечения безопасности мореплавания [13].

**Выводы.** Безопасность судоходства является институциональной составляющей транспортной безопасности, мероприятия которой направлены на реализацию цели национальной безопасности, безопасность экономики, безопасное осуществление разных видов хозяйственной деятельности в сфере торгового мореплавания и безопасное функционирование морского транспорта и транспортной системы в целом.

Перспективы дальнейших исследований заключаются в необходимости внесения изменений и дополнений в законодательство Украины, а также обуславливают целесообразность дальнейшей разработки кон-

цепции транспортной безопасности с позиции хозяйственного права путем исследования ее институциональных составляющих.

#### Список использованной литературы:

1. Клепікова О.В. Про співвідношення й правове значення розмежування понять «судно», «торговельне судно», «морське судно» / О.В. Клепікова // Національні та міжнародні стандарти сучасного державотворення: тенденції та перспективи розвитку : матеріали I Міжнародної наукової конференції, Київ, НАУ, 24 лютого 2011 р. – Ніжин : Видавець ПП Лисенко М.М., 2011. – С. 387–390.

2. Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № № 47, 48, 49, 50, 51, 52. – Ст. 349.

3. Клепікова О.В. Загальна характеристика торговельного мореплавства як виду господарської діяльності / О.В. Клепікова // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія «Юридичні науки». – 2007. – Вип. 74. – С. 50–54.

4. Наказ втратив чинність на підставі Наказу Державної служби статистики від 13.02.2015 № 47.

5. Егоров Л.М. Правовое значение классификации плавучего объекта как морского судна / Л.М. Егоров // Морское право. – 1980. – Вып. 252. – С. 23–43.

6. Клепікова О.В. Окремі питання визначення транспортних засобів об'єктами майнових відносин у сфері господарювання / О.В. Клепікова // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія «Юридичні науки». – 2007. – Вип. 75. – С. 108–114.

7. Офіційний вісник України. – 1998. – № 7. – С. 225. – Ст. 284.

8. Скорочена назва ГМССБ найбільше застосовується на практиці і стосується назви російською мовою – Глобальная морская система связи при бедствиях.

9. Офіційний вісник України. – 1998. – № 30. – С. 235. – Ст. 1145.

10. Офіційний вісник України. – 2000. – № 28. – С. 186. – Ст. 1177.

11. Офіційний вісник України. – 1998. – № 23. – С. 14. – Ст. 829.

12. Офіційний вісник України. – 2003. – № 52. – Т. 2. – С. 493. – Ст. 2844.

13. Офіційний вісник України. – 2004. – № 13. – С. 204. – Ст. 915.