

СОВЕТСКОЕ МОРСКОЕ ПРАВО



Издательство «ТРАНСПОРТ»

СОВЕТСКОЕ

МОРСКОЕ

ПРАВО

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ, ПЕРЕРАБОТАННОЕ И ДОПОЛНЕННОЕ

Под редакцией
д-ра юрид. наук, проф. В. Ф. Мешеры

Утверждено
Главным Управлением
по работе с моряками заграничного
кадров и учебных заведений
Минморфлота в качестве учебника
для учащихся судоводительской
специальности высших инженерных
морских училищ



МОСКВА "ТРАНСПОРТ" 1985

Советское морское право. Учебник для вузов мор трансп / В Ф Мешера, О М Балобанов, Н. Н. Виноградов, Т. П. Гревцова, А В Сидоренко, В Ф Сидорченко; под ред В Ф Мешеры, 2-е изд., перераб и доп — М.: Транспорт, 1985.—277 с

В учебнике рассматриваются общие положения советского морского права и его специальные институты, регулирующие торговое мореплавание. Приводятся также отдельные сведения о морском законодательстве иностранных государств, имеющие практическое значение для советского морского флота.

1-е издание вышло в 1980 г.

Учебник предназначен для учащихся высших инженерных морских училищ, а также может быть полезен командному составу морских судов.

Учебник написан коллективом преподавателей высших учебных заведений Министерства морского флота: канд. юрид. наук О М Балобановым — гл. XV; канд. юрид. наук Н Н Виноградовым — гл. V—VII и XIII, канд. юрид. наук Т П. Гревцовой — гл. XIV, XVIII, XXIII и XXIV, д-ром юрид. наук, проф. В. Ф. Мешерой — гл. I—IV, VIII—X, XVI, XVII и XX; канд. юрид. наук А. В. Сидоренко — гл. XI и XII, д-ром юрид. наук, проф. В. Ф. Сидорченко — гл. XIX, XXI и XXII.

Рецензент Г. Г. Иванов

Заведующий редакцией И. В. Макаров

Редакторы Е. В. Сербиновская и Е. О. Голопанова

ПРЕДМЕТ И ИСТОЧНИКИ МОРСКОГО ПРАВА

Глава I

ВОЗНИКНОВЕНИЕ И РАЗВИТИЕ СОВЕТСКОГО МОРСКОГО ПРАВА

§ 1. ИЗ ИСТОРИИ РОССИЙСКОГО МОРСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Экономической основой возникновения и развития правовых норм в сфере мореплавания явилась морская торговля. К Маркс указывает, что «первый же город, который в средние века развернул обширную морскую торговлю, Амальфи, выработал и морское право»¹.

Город-государство Амальфи, занимая выгодное географическое положение на полуострове Сорренто, вел в X и начале XI вв. обширную морскую торговлю и был известен своим первым сборником морского права, который долго являлся одним из основных источников права в бассейне Средиземного моря. На Руси в это время были известны свои нормы морского права. Киевская Русь применяла их, в частности, при заключении договоров с Византией в 911 и 944 гг.

С развитием морской торговли для регулирования отношений, складывающихся в процессе морских перевозок, были выработаны общие нормы морского права. Морская торговля развивалась как составная часть мореплавания в широком смысле, т.е. как часть такой деятельности флота, которая имела целью не только перевозку грузов, но и рыболовство, открытие новых земель и колонизацию их, ведение морского боя и т.д. Общие черты мореплавания сложились вследствие использования одних и тех же морских судов для различных целей при работе в сложных природных условиях, что всегда требовало от экипажа хороших профессиональных навыков. Поэтому при разработке и применении правовых норм рассматривались все общественные отношения, складывающиеся в процессе мореплавания в их тесной связи.

С середины XVII в. в истории народов наступил период, который, как указывают К. Маркс и Ф. Энгельс, «начинается законами о мореплавании и колониальными монополиями»².

XVIII столетие было веком торговли. В ходе развития торговых отношений между странами появилась необходимость оформить правовые

¹ Маркс К., Энгельс Ф. — Соч. 2-е изд., т 3, с 63

² Там же, с. 58–59.

взаимоотношения торгующих сторон. Например, «купцы, и в особенности судовладельцы, больше всех настаивали на государственной охране и монополиях»¹. Морские державы, в том числе и Россия, начали увеличивать постоянный военный флот и усиливать законодательное содействие отечественному торговому мореплаванию. По мере накопления нормативных материалов появилась тенденция к обобщению норм морского права в форме национальных регламентов, уставов и т.п.

Законодательная деятельность Российского государства отставала от развития отечественной морской торговли и не удовлетворяла ее потребностей. Так, в Манифесте от 25 июня 1781 г. вслед за восторженным отзывом об успехах отечественного мореплавания отмечалась «недостаточность» отечественного законодательства, что приводило к расширению использования в морской торговле иностранного законодательства, вызывало споры и беспорядки.

Наиболее действенным средством для упорядочения морского законодательства в России и ликвидации несоответствий между его состоянием и потребностями развивающегося мореплавания явилось проведение кодификационных работ в области морского права. Однако эти труды оказались в зависимости от общей кодификации российского права, осуществить которую не удавалось, несмотря на то, что работы в этом направлении велись в течение всего XVIII в. и продолжались в XIX в. В 1830 г. появилось Полное собрание законов Российской империи, которое было использовано для составления Свода законов по состоянию на 1 января 1832 г., получившего законную силу и введенного в действие с 1 января 1835 г.

В Свод законов Российской империи вошли многие нормы морского права, основная группа которых была сосредоточена в отдельной книге под общим наименованием «О договорах и обязательствах особенных по торговому судостроению и мореплаванию» (позднее название «О морской торговле»). Материалом для этой книги и основанием для ее включения в Свод законов послужили отдельные нормативные акты, изданные в период с 1722 по 1830 г.

Однако с изданием Свода законов потребности бурно развивающейся российской буржуазии удовлетворены не были – Свод законов олицетворял существующий крепостной строй. В последующем происходили отдельные, зачастую существенные изменения в Своде, но они естественно, не могли преобразовать этот документ, в основе которого лежало сословное неравенство. Потребности отечественного мореплавания с изданием Свода законов также оставались неудовлетворенными, поскольку принятые в 1830 г. и вошедшие в Свод нормы морского права ни в коей мере не могли изменить общий строй правовых норм Российского государства.

Все это вызывало стремление заинтересованных кругов (представителей мореходных, страховых и других обществ) пересмотреть действующее российское морское законодательство и разработать новое уложение о мореплавании, соответствующее потребностям развивающейся буржуазии, а также решить вопрос о свободной рабочей силе для морского торгового флота.

¹ Маркс К., Энгельс Ф. – Соч. 2-е изд., т. 3, с. 63

Официальная отмена в 1861 г. крепостного права означала устранение существенных препятствий, которые стояли на пути развития капитализма в России. Однако и после этого политический строй царизма и отдельные части старой правовой надстройки оказались чрезвычайно живучими и просуществовали в течение длительного времени. Многие нормы российского морского права, перенесенные из Устава купеческого водохозяйства 1781 г. в Свод законов Российской империи, оставались почти без изменений, вплоть до Великой Октябрьской социалистической революции.

§ 2. ЗАРОЖДЕНИЕ СОВЕТСКОГО МОРСКОГО ПРАВА

После прихода к политической власти трудящихся в России начало создаваться новое советское право, составной частью которого явилось новое морское право.

Первые мероприятия Советской власти в области отмены морских законов свергнутого правительства были направлены на сохранение отечественных морских судов, которые их владельцы в форме «законной» передачи отдавали под покровительство иностранных флагов. Декрет СНК РСФСР от 24 ноября 1917 г. исключал действие дореволюционных законов в отношении продажи, залога и отдачи российских судов в руки иностранцев. Одновременно с принятием указанного декрета дела торгового мореплавания и торговых портов были переданы в ведение ЦК Всероссийского союза моряков и речников под контроль органов народной власти.

В дальнейшем нормативные акты по вопросам реорганизации управления морским флотом и портами издавались в соответствии с решениями самих моряков. Так, 20 декабря 1917 г. был объявлен декрет, согласно которому российское дореволюционное законодательство об управлении морскими портами подвергалось изменениям и дополнениям в соответствии с постановлениями Всероссийского съезда моряков и речников. В нормативных актах того времени значительное внимание уделялось вопросам производственного объединения моряков и комплектования флота квалифицированными кадрами.

Важнейшим нормативным актом в области советского морского права был декрет Совета Народных Комиссаров (СНК) РСФСР «О национализации торгового флота». Этот декрет, опубликованный 26 января 1918 г., объявлял общенациональной неделимой собственностью Советской Республики судоходные предприятия, принадлежащие акционерным обществам, паевым товариществам, торговым домам и единоличным крупным предпринимателям, которые владели морскими и речными судами всех типов, служившими для перевозки грузов и пассажиров, со всем движимым и недвижимым имуществом этих предприятий.

Изданные впоследствии нормативные акты по вопросам национализации российского морского флота, подобно указанному декрету, имели цель сосредоточить отечественные средства морских сообщений в руках государства. Эти акты принципиально исключали право собственности частных лиц на средства морских сообщений и уточняли признаки судов, подлежащих изъятию из частной собственности.

Переход морского флота в собственность Советского государства коренным образом отличался от мероприятий по созданию государственного торгового флота в капиталистических странах. Каждое капиталистическое государство (в различной мере) осуществляет контроль отечественного мореплавания и использования частновладельческих морских судов. Но при империализме государственный контроль часто принимает форму непосредственного вмешательства в дела отдельных судовладельцев в интересах монополистического капитала. В период же особых затруднений, например военных действий, государство иногда берет во владение и пользование частные морские суда, сохраняя за их собственниками право восстановить свои правомочия через определенный срок или получить компенсацию. Эти мероприятия свидетельствуют не о посягательстве капиталистических государств на частную собственность как таковую, а всего лишь о мобилизации всех имеющихся в руках правящего класса средств для утверждения своего господства.

В отличие от капиталистических правительств, которые, создавая государственный флот, не только не исключают право частных лиц на владение морскими судами, но и всячески оберегают его, Советское правительство на основании закона принципиально исключает право частных лиц на владение отечественными средствами морских сообщений.

Национализация флота проходила в условиях ожесточенного сопротивления со стороны российской буржуазии, которую активно поддерживали правительства капиталистических государств. Это сопротивление было сломлено, и национализированный морской флот, перейдя в собственность Советского государства, стал достоянием советского народа. Декрет «О национализации торгового флота» приобрел значение основополагающего для социалистического морского права на все последующее время.

В первые годы после провозглашения Советской власти, пользуясь временными передышками в условиях военного положения, Советская Россия стремилась установить морские торговые связи с другими странами, но значительных результатов достигнуть не удавалось. Торговые связи сводились к отдельным экспортно-импортным сделкам на основе компенсационного русско-шведского договора, заключенного в октябре 1918 г., и к другим сделкам случайного порядка.

В октябре 1919 г. развитие морской торговли Советского государства было сорвано экономической блокадой, объявленной капиталистическими государствами. Например, британские и французские военные корабли получили задание изменять курс судов, направляющихся в морские порты Советской Республики. Морские связи молодого Советского государства с внешним миром прекратились.

В январе 1920 г. блокада официально была снята. Однако это не ликвидировало военных и иных препятствий, чинимых капиталистическими правительствами развитию экономического сотрудничества Советского государства со всеми странами.

Советское государство не имело тогда дипломатических отношений с капиталистическими странами, и в связи с этим отсутствовали твердые правовые гарантии, необходимые для широкого ведения морской торговли. Однако отсутствие дипломатических отношений — не препятствие для начала торговли. Более того иногда первым шагом на пути к установле-

нию дипломатических отношений являются торговые связи и их нормализация, приводящие в итоге к созданию определенных правовых норм.

С развитием торговых связей в форме заключения советскими и иностранными организациями отдельных экспортно-импортных сделок возникла потребность обеспечить права торгующих организаций не только со стороны советских властей, но и со стороны иностранных государств, на территории которых поступает груз. Иностранные предприниматели не могли мириться с положением, когда товары, закупаемые ими у советских организаций, будучи доставленными на иностранную территорию, не пользовались защитой со стороны местных властей, т.е. не обеспечивалось право на принадлежность товара владельцу, и сделки признавались недействительными. Государственные органы стран капитализма должны были реагировать на необходимость внешнеторговых связей и признать Советское государство.

Однако нежелание смириться с окончательным крушением капитализма в России заставило капиталистические правительства сначала обратиться к неполному признанию Советского государства, к так называемому признанию де-факто. Советская власть признавалась фактически, и, хотя дипломатические отношения не устанавливались, создавалась возможность наладить систему заключения сделок на основе временных торговых соглашений. Эти соглашения о торговле и мореплавании, независимо от отсутствия дипломатических отношений, включали по существу экономико-политические обязательства, как, например, не устанавливать блокады, устранять препятствия на пути восстановления торговли, предоставлять дипломатические привилегии торговым представителям и т.п.

По мере укрепления Социалистического государства неприкрыто враждебная позиция, которую занимали буржуазные правительства по отношению к мероприятиям Советской власти в вопросе национализации флота, постепенно смягчалась. Советские морские суда (бывший российский торговый флот) при заходе в иностранные порты повсеместно признавались собственностью Советского государства. В то же время, чтобы воспрепятствовать передаче морских судов, угнанных или захваченных в иностранных портах, были выдвинуты ссылки на якобы карательный характер декрета о национализации флота, имеющего якобы исключительно местное, а не экстерриториальное значение. Между тем социалистическая национализация в отличие от конфискации является не наказанием тех или иных лиц, а актом, имеющим целью приведение имущественных отношений в соответствие с производственными отношениями нового общественного строя.

Несостоятельность ссылок на якобы уголовно-правовой характер национализации была очевидной, и к услугам дипломатических и судебных органов капиталистических стран буржуазное правоведение выдвинуло концепцию «фактической национализации», согласно которой для признания морских судов государственной собственностью ставилось условие предварительного освоения их государственными органами. Позиция Советского государства по отношению к этой концепции и к практике ее применения была определена советским морским законодательством, в которое включалось указание, что все суда, подлежащие национализации, считаются национализированными «безотносительно к тому, в чем фак-

тическом владении суда эти находятся». В соответствии с этим законом всякий раз, когда подпадающие под действие декрета о национализации морские суда появлялись в советских водах, они независимо от флага и переименования после судебной проверки вводились в состав советского государственного флота.

После заключения временного торгового соглашения с Великобританией (март 1921 г.) и другими странами открылись широкие перспективы использования морских перевозок, которые сразу же заняли наибольший удельный вес в перевозках экспортных и импортных грузов Советского государства, имеющего колоссальной протяженности морские границы и широкий доступ к мировым морским путям.

Оживление морской торговли вызвало развитие законодательной деятельности в области морского права. В 1921 г. были приняты положения о праве плавания под советским флагом, о судовом экипаже, о судовых документах, декрет о приписке морских судов, декрет о морском транспорте и другие правительственные акты, в развитие которых Морское управление Народного Комиссариата путей сообщения (НКПС) РСФСР разработало многочисленные правила и инструкции по различным специальным вопросам мореплавания. Эти акты были направлены на разрешение новых задач, выдвинутых экономическими преобразованиями в стране, и главным образом касались вопросов организации работы национализированного флота.

§ 3. РАЗВИТИЕ ОБЩЕСОЮЗНОГО МОРСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

После образования Советского государства разработка отдельных нормативных документов по вопросам торгового мореплавания осуществлялась НКПС СССР с последующим представлением законопроектов в СНК СССР.

Исключительная сложность отношений, регулируемых морским правом, требовала кропотливой работы по их изучению, составлению проектов нормативных актов и их рассмотрению в Центральном Исполнительном Комитете (ЦИК) и СНК СССР.

В соответствии с указанием Президиума Госплана СССР составители законопроектов в области морского права руководствовались следующим:

в заграничных сообщениях большую часть перевозок выполняли суда иностранных флагов, с которыми советскому морскому флоту приходилось конкурировать в крайне тяжелых условиях. Учитывая эти особенности, советское морское законодательство не должно было ставить отечественный морской флот в условия, худшие, чем те, в которых (в отношении норм, регулирующих морскую перевозку) работают иностранные суда;

если при регулировании морских перевозок иностранные фрахтователи будут поставлены в иные, отличные от обычных для них правовые условия, это приведет к неминуемому увеличению фрахтов. Поэтому советское законодательство о морской перевозке, чтобы быть жизненным и способствовать развитию морского судоходства как внутри страны, так и во

внешней торговле, должно приближаться к общепринятым в мировом масштабе нормам торгового мореплавания и вместе с тем давать сторонам наибольший простор для определения их взаимоотношений по заключаемым договорам морской перевозки.

В 1926 г. были приняты Положение о морской перевозке и постановление Об ограничении ответственности судовладельцев. В том же году издано постановление СНК СССР о признании СССР двух международных конвенций 1910 г., касающихся морского права: Международной конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море и Международной конвенции для объединения некоторых правил относительно столкновения судов¹.

В 1928 г. приказом НКПС СССР был объявлен к руководству Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам. Официальное значение этого Сборника усиливалось тем обстоятельством, что некоторые публикуемые в нем новые распоряжения вступали в силу с момента получения Сборника управлениями портов.

Знаменательным этапом в развитии общесоюзного морского законодательства было завершение кодификационных работ и принятие в 1929 г. Кодекса торгового мореплавания (КТМ) СССР.

В связи с принятием КТМ СССР были отменены ранее изданные девять постановлений ЦИК и СНК СССР и двадцать СНК СССР по вопросам торгового мореплавания. Кроме того, издание Кодекса потребовало внесения изменений и дополнений в нормативные акты союзного значения: Консульский устав СССР, Положение о регистре СССР и др. Потребовалось также привести в соответствие с КТМ СССР законодательства союзных республик. Вместе с тем все это не означало внесения каких-либо коренных изменений в советское морское право.

Кодекс торгового мореплавания СССР 1929 г. представлял собой в значительной части свод отдельных, ранее действовавших нормативных актов, разработанных Морским управлением НКПС в ходе систематизации и кодификации советского морского права. Эти нормативные акты получили законодательное оформление до принятия Кодекса и вошли в указанный выше сборник, объявленный в 1928 г., т.е. за год до утверждения. В некоторой части КТМ СССР 1929 г. воспроизводил ранее установленные нормы с отдельными изменениями и дополнениями. В Кодекс были включены и новые нормы, заполнившие пробелы, которые имелись в советском морском законодательстве. При разработке КТМ принимались во внимание иностранные морские законы и морское законодательство дореволюционной России, но лишь постольку, поскольку это соответствовало интересам и особенностям советского мореплавания. Положения Кодекса были согласованы с международными морскими обычаями и соглашениями. Тем самым было выражено стремление Советского социалистического государства к мирному развитию морских торговых связей со всеми странами на началах взаимности. Содержание Кодекса определялось не просто лозунгом максимального развития подобных связей. В Кодексе отражено стремление СССР к максимально широким связям, поскольку эти связи

¹ Далее наименование этих конвенций дается в сокращенном виде. Конвенция о спасании и Конвенция о столкновении.

увеличивали хозяйственную мощь страны, делали ее независимой от капиталистического мира. Это направление Кодекса находилось в полном соответствии с общепризнанными началами международного права, так как обязанностью каждого государства как субъекта международного экономического общения является создание условий стабильности и благополучия, необходимых для мирных и дружественных отношений между государствами, основанных на уважении принципов равноправия и самоопределения народов. Будучи согласован с положениями, принятыми в международном торговом мореплавании, КТМ СССР 1929 г. ни в чем не уступал завоеваний советского народа, добытых в ходе социалистической революции и национализации торгового флота.

Характерной чертой для включения норм в КТМ СССР 1929 г. явился производственный признак, т.е. в Кодекс были включены такие правовые нормы, предметом которых являются общественные отношения, складывающиеся в процессе торгового мореплавания. Являясь основным нормативным источником советского морского права, Кодекс не исчерпывал указанную отрасль. Наиболее полно в Кодексе были представлены нормы, регулирующие гражданские отношения, складывающиеся в связи с мореплаванием; административные отношения в этой области регулировались лишь частично.

Первые значительные изменения были внесены в Кодекс постановлением ЦИК и СНК СССР от 23 ноября 1930 г. в связи с национализацией некоторых категорий частновладельческих судов, проведенной на основании постановления ЦИК и СНК СССР от 13 апреля 1930 г. В дальнейшем были отменены приложения 3, 6, 7 КТМ. Однако все это не изменило основное содержание и систему КТМ СССР 1929 г. Изменения советского морского права после кодификации происходили главным образом в области издания нормативных актов, действующих параллельно с Кодексом, в области планирования работы флота и административного раздела советского морского права, т.е. того раздела, который был кодифицирован лишь частично.

Удачный для своего времени КТМ СССР 1929 г. с течением времени устарел.

Следующим знаменательным этапом в развитии общесоюзного морского законодательства было введение в действие нового КТМ Союза ССР 1968 г., учитывающего задачи, стоящие перед современным советским торговым флотом КТМ Союза ССР 1968 г. был утвержден Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 сентября 1968 г. и вошел в силу с 1 октября 1968 г.

КТМ Союза ССР 1968 г. охватывает правовым регулированием довольно широкий круг отношений специфического порядка, возникающих в сфере мореплавания. В то же время многие отношения в указанной сфере регулируются отдельными нормативными документами, изданными как до принятия КТМ Союза ССР 1968 г., так и после его введения в силу.

Некоторые нормативные акты были изданы в связи с участием Советского Союза в международных конвенциях, принятых в 1958 г. на Женевской конференции ООН по морскому праву, а также на других международных конференциях и не вошедших в КТМ 1968 г. Кроме того, принятие Кодекса в принципе не снимает задачи дальнейшего совершенствования

советского морского законодательства. В.И. Ленин отмечал необходимость упорядочения советского законодательства путем кодификации и в то же время указывал, что «всякое предложение, касающееся изменения старых законов, встретит у нас всегда не тормоз, а поддержку и самое благожелательное отношение в высшем законодательном нашем учреждении»¹. Это указание В.И. Ленина имеет большое значение и в современных условиях.

Глава II. НОРМЫ МОРСКОГО ПРАВА

§ 4. ОПРЕДЕЛЕНИЕ НОРМ МОРСКОГО ПРАВА

В соответствии с Конституцией (Основным Законом) Союза ССР вся власть в СССР принадлежит народу. В условиях развитого социалистического общества советское право можно определить как возведенную в закон волю советского народа, руководимого КПСС, волю, содержание которой определяется материальными условиями жизни советского народа.

В данном определении слово «закон» применяется в самом широком его значении. Имеются в виду все источники советского права и подчеркивается обязательность руководствоваться ими как законом.

Потребности практики и вытекающие из них научно-исследовательские и учебно-методические задачи определяют деление советского права на отдельные отрасли, каждая из которых включает в свой состав определенный комплекс, совокупность, систему правовых норм.

Нормы, из которых состоит морское право, можно для начала определить как правила поведения людей в процессе осуществления мореплавания. Следует сразу же предупредить, что данное определение является слишком общим и может применяться только с учетом приводимых ниже видовых различий.

Нормами морского права считаются лишь те правила, используемые в мореплавании, которые регулируют отношения между людьми. Их следует отличить от технических правил, определяющих поведение человека по отношению к обслуживаемым механизмам, силам природы и т.п. (например, Правила технической эксплуатации судов морского флота, Международный свод сигналов и др.). Научно обоснованное использование (эксплуатация) морского флота предполагает значение правил, определяющих отношение человека к технике и явлениям природы. Эти правила отражают физические процессы общественного производства, и результаты применения данных правил воспринимаются как результат самих процессов. Но непосредственное восприятие физических процессов специализированными органами чувств человека не раскрывает роли и значения права в общественном производстве, в частности при решении эксплуатационных задач в торговом мореплавании. Например, наблюдая за тяговыми усилиями морского судна относительно другого объекта, можно ошибиться, квалифицируя данный процесс как буксировку. С юридической точки зре-

¹ Ленин В. И. Речь на IV сессии ВЦИК IX созыва 31 октября 1922 г. — Полн. собр. соч., т. 45, с. 248

ния подобный физический процесс может оказаться не буксировкой, а спасательной операцией или перевозкой груза. Правовое же регулирование отношений по этим операциям различается.

Эксплуатационные задачи в торговом мореплавании носят комплексный характер, и поэтому требуется разносторонний подход к их решению. Комплексной является, например, задача по перевозке груза морем. Для обеспечения перевозки груза как конкретного физического процесса общественного производства требуются не только транспортные средства и их техническое обслуживание, но и определенные правовые решения и соответствующая документация.

В юридической науке и практике физические процессы общественного производства рассматриваются с позиции идеологических отношений. Если абстрагироваться от этих процессов, морскую перевозку груза можно трактовать как отношение между отправителем, перевозчиком и получателем. К этой группе отношений можно отнести отношения по морскому агентированию и др. Процесс перевозки груза и успех транспортной операции в значительной степени зависят от того, как все эти отношения будут налажены и какова степень правовой подготовки командных кадров морского торгового флота.

Нормы морского права и технические правила изучаются раздельно, но действуют они не изолировано друг от друга. В качестве примера можно привести действующее на морском флоте следующее правило (ст. 53 КТМ): «Капитан обязан, поскольку он может это сделать без опасности для своего судна, экипажа и пассажиров: оказать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель; следовать со всей возможной скоростью на помощь погибающим, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, и если на такое действие с его стороны можно разумно рассчитывать» (ст. 11 Конвенции о спасании, п. 1 ст. 12 Конвенции об открытом море). Это правило регулирует отношение между людьми и входит в систему норм советского морского права. Однако применить его вне связи с техническими нормами невозможно. Подача сигналов бедствия на морском флоте определяется техническими правилами сигналопроизводства, и без обращения к ним нельзя выяснить, было ли получено капитаном сообщение с просьбой о помощи или принятый сигнал означал что-либо иное. Без обращения к правилам, определяющим поведение человека по отношению к силам природы, нельзя оценить степень опасности, которой подвергался спасатель; между тем указанная выше норма морского права требует это сделать.

Приведенный пример взаимозависимости правовых и технических норм позволяет уяснить характер их сочетания, не допуская при этом смещения норм морского права с правилами сигналопроизводства, маневрирования морских судов и др.

В связи с широким и интенсивным использованием мореплавателями технических средств в особых случаях возникает необходимость неукоснительного соблюдения определенных технических правил, чтобы предотвратить вредные последствия физических процессов, как-то: аварии морских судов, порчу механизмов, загрязнение морской среды и т. п. В этих случаях техническое по своей природе правило возводится в ранг закона, т. е. ему придается значение правовой нормы международным или внутригосудар-

ственным актом. Речь идет о правилах, обоснованных не только юридической, но и прежде всего технической или естественной наукой.

К нормам морского права относятся только такие правила, исполнение которых обеспечено государственным принуждением. Правила, нарушение которых влечет исключительно осуждение со стороны общественных организаций, членом которых состоит нарушитель, или родственников, товарищей, сослуживцев, нормами морского права не являются. Последствия нарушения норм морского права не могут ограничиваться указанными выше ситуациями и влекут за собой определенное воздействие со стороны должностных лиц морского флота, милиции, суда и прочих государственных органов. Возвращаясь к приведенному выше примеру правовой нормы, устанавливающей обязанность оказания помощи людям, гибнущим на море (ст. 53 КТМ), отметим, что нарушение капитаном судна этой обязанности влечет за собой уголовную ответственность (ст. 129 УК РСФСР). Несомненно, подобное нарушение одновременно вызовет резкое осуждение общественности.

Средства и методы государственного принуждения, обеспечивающего исполнение норм морского права, могут быть различными. Приведенный пример иллюстрирует применение уголовного принуждения. Практике известны также административные и гражданские меры принуждения. Так, за нарушение обязательного постановления начальника морского торгового порта по вопросам безопасности движения в порту налагается административное взыскание — денежный штраф или наказание, предусмотренное дисциплинарным уставом. Примером гражданской ответственности могут служить последствия, возникающие в случае уклонения судовладельца от уплаты вознаграждения за спасение его судна. В этом случае с судовладельца в исковом порядке будут принудительно взысканы причитающиеся спасателю денежные суммы.

Уголовные, административные и гражданские меры государственного принуждения имеют самостоятельное значение и рассматриваются отдельно, но одна мера не исключает другую. Например, наложение взыскания, предусмотренного дисциплинарным уставом, не препятствует привлечению нарушителя в соответствующих случаях к уголовной ответственности. Применение уголовного наказания к виновному, нанесшему ущерб имуществу, не препятствует взысканию с него причиненных потерь и, как правило, влечет за собой имущественную ответственность в полном размере.

Нормы морского права не являются раз и навсегда установленными. Они подвергаются изменениям не только вследствие замены одного экономического строя другим, но также под влиянием изменений материальных условий жизни общества и развития данного экономического строя.

При создании правовых норм решающую роль играет экономический строй, поэтому прежде всего учитывают его определяющее влияние на нормы морского права. Так, победа социалистического строя в СССР привела к отказу от норм дореволюционной России, закрепляющих частную собственность на морские суда, и к конституированию совершенно новых норм, провозглашающих преимущественное право собственности социалистического государства на средства морских сообщений. Вместе с тем не-

которые старые нормы могут быть модернизированы в соответствии с требованиями нового экономического строя, а те, которые не противостоят основам нового строя, могут остаться неизменными. В нормативных актах нового государства эти нормы или воспроизводятся вновь, или новое государство декларирует признание старого нормативного акта. В качестве примера можно привести нормы КТМ о возмещении убытков от столкновения судов и о вознаграждении за оказание помощи (гл. XIV, XV КТМ). Основанием для включения этих норм в КТМ СССР послужили две международные конвенции, заключенные в 1910 г. группой стран, в состав которой входила и дореволюционная Россия: Конвенция о столкновении и Конвенция о спасании.

При конструировании конкретных норм морского права определенного государства приобретают значение его географическое положение и структура внешнеторговых связей, уровень развития отечественного морского флота и степень использования иностранного тоннажа, а также многие другие обстоятельства (например, сложившиеся в морской торговле традиции и пр.). Таким образом, каждая конкретная норма морского права определенного государства имеет свои специфические причины возникновения и пути развития.

Применяется же каждая норма морского права не отдельно, а в общей системе норм данного государства. Кроме того, экономический строй является решающей силой в системе условий материальной жизни общества, определяющих содержание правовых норм любого государства. Отсюда нормы морского права можно охарактеризовать как обеспеченные государственным принуждением правила, регулирующие общественные отношения в процессе мореплавания и определяемые в конечном счете прежде всего экономическим строем данного государства. Будучи взятыми в совокупности, указанные нормы составляют отдельную отрасль права соответствующего государства — морское право.

§ 5. МОРСКОЕ ПРАВО В СИСТЕМЕ СОВЕТСКОГО ПРАВА

Каждая норма морского права имеет санкцию, т. е. указание на последствия, ожидающие нарушителя правовой нормы. Санкция является обязательной составной частью не только норм морского права, она входит в состав любой нормы советского права. Другой обязательной составной частью каждой нормы советского права является изложение правильного поведения людей в тех или иных условиях. Описание поведения, предписываемого правовой нормой, называют диспозицией, а условия, при которых требуется соблюдение этого поведения, чтобы не возникло последствий, изложенных в санкции, называют гипотезой. Следовательно, каждая норма советского права состоит из следующих неразрывно связанных элементов: гипотезы, диспозиции и санкции.

Характер отношений, для регулирования которых предназначена правовая норма, проявляется в этих элементах.

Общественные отношения, подпадающие под действие правовых норм, имеют различные свойства. Вследствие этого санкции применяемых норм

14

не могут быть одинаковыми. В действующем в настоящее время советском праве различают три основные группы санкций: уголовную, административную и гражданскую. В соответствии с этим советское право можно разделить на следующие основные отрасли: уголовное, административное и гражданское право. Указанное деление советского права способствует укреплению социалистической законности, поскольку ориентирует советскую науку и практику на исследование таких методов правового регулирования, которые в каждом конкретном случае объективно соответствуют отношениям социалистического общества.

Характер общественных отношений, регулируемых правом, проявляется не только в санкциях. Некоторые общественные отношения возникают исключительно или преимущественно в определенной сфере человеческой деятельности (труд, семейная жизнь, накопление и распределение государственных денежных ресурсов, колхозное строительство, землепользование, мореплавание, воздухоплавание, надзор за законностью, осуществление правосудия и т.д.). Эта особенность общественных отношений получает выражение в гипотезах и диспозициях норм советского права. Но по этим признакам проводится не деление советского права на равнозначные части, а выделение из него отдельных отраслей с учетом разнообразных факторов политического, экономического, исторического и даже географического порядка, рассматриваемых в совокупности. Эти отрасли советского права называют комплексными, имея, конечно, в виду, что основные отрасли сами являются комплексными по отношению к комплексным отраслям. К комплексным можно отнести следующие отрасли права: трудовое, семейное, финансовое, колхозное, земельное, воздушное, морское, гражданское процессуальное и т.д. В связи с тем что выделение комплексных отраслей из советского права производится на различных основаниях, указанные отрасли, а также отрасли, называемые основными, не исключают друг друга.

Систему деления советского права на отдельные отрасли для наглядности можно представить графически в виде большой окружности (советское право), разделенной на три сектора (основные отрасли) и вмещающей серию мелких окружностей (комплексные отрасли), которые частично совмещаются между собой и секторами.

Особое положение в этой системе занимает советское государственное право, нормы которого регулируют отношения в сфере осуществления верховной власти, т.е. конституирования всех других норм. В качестве субъектов отношений, регулируемых государственным правом, кроме субъектов, известных основным и комплексным отраслям, выступают субъекты особого рода — суверенные союзные республики, отношения между которыми не могут регулироваться методами, свойственными основным и комплексным отраслям.

Вне указанной системы рассматривается международное право, не являющееся правом отдельного государства. Международное право регулирует межгосударственные отношения и в современных условиях имеет сложную классовую природу.

Значительную группу отношений, регулируемых международным правом, составляют межгосударственные отношения, возникающие в связи с мореплаванием. Международные морские договоры и обычаи, обяза-

являющие Советское государство как субъекта межгосударственных отношений, не могут не быть обязательными для советских должностных лиц и всех граждан. Поэтому международные морские договоры и обычаи, являясь источниками международного права, в то же время учитываются как источники советского морского права.

Деление советского права на основные и комплексные отрасли получило практическое применение при построении советских кодексов. В качестве примера можно привести Уголовный кодекс РСФСР и КТМ СССР. В первом случае кодификации подверглась основная отрасль советского права — уголовное право, а во втором — комплексная отрасль — морское право, нормы которого обеспечиваются уголовными, административными или гражданскими санкциями. Например, нарушение требований КТМ об условиях подъема на морском судне Государственного флага СССР преследуется в уголовном порядке; нарушение правил выхода судна из порта влечет за собой административные санкции властью капитана этого порта; защита имущественных прав спасателя обеспечена гражданскими санкциями.

Объединением в комплексную отрасль правовых норм, регулирующих общественные отношения в сфере мореплавания, достигаются наилучшие результаты при разработке и изучении гипотез и диспозиций этих норм, при этом не остаются без внимания и санкции. Переходя вплотную к вопросам разработки и изучения санкций тех же норм, нельзя не воспользоваться выводами из анализа основных отраслей прав. В подтверждение сказанному приведем пример. Выше уже упоминалось правило, обязывающее капитана морского судна оказать лицам, терпящим на море бедствие, всякую возможную по обстоятельствам помощь (ст. 53 КТМ, ст. 11 Конвенции о спасании, ст. 12 Конвенции об открытом море). В то же время помощь судну, терпящему бедствие, оказывается по соглашению между капитанами судов (гл. XV КТМ, ст. 2, 3 Конвенции о спасании). В случае же столкновения капитан каждого из столкнувшихся судов обязан после столкновения оказать помощь не только лицам, находящимся на борту другого судна, но и судну (ст. 259 КТМ, ст. 8 Конвенции о столкновении).

Глубокий смысл приведенных правил может быть понят только в результате их анализа в сочетании с другими нормами морского права. Что касается санкций, без которых приведенные правила не являются законченными правовыми нормами, то их нельзя анализировать в отрыве от норм, составляющих основные отрасли советского права (ст. 129, 204 УК РСФСР).

Исторически сложившееся выделение морского права в качестве особой отрасли имеет прежде всего экономическую подоплеку — развитие морской торговли.

В отечественной и иностранной литературе при обосновании причин обособления морского права обычно приводились ссылки на большой риск мореплавания и разобщенность между владельцем судна и экипажем, что ставит капитана судна в особое ответственное положение и требует наделить его чрезвычайными полномочиями.

Ошибочным было бы мнение, что с развитием техники судостроения, средств радиосвязи и судовождения эти особенности мореплавания совершенно потеряли значение. Морское право продолжает отличаться своео-