Содержание

1. Делимитация и демаркация морских пространств
2. Договор морского круиза, проформы чартеров

3. Международно-правовые средства обеспечения безопасности судоходства

Список литературы

1. Делимитация и демаркация морских пространств

Международные сухопутные границы устанавливаются, как правило, соглашениями между пограничными государствами и на основании заключенных договоров проводятся на местности.

Границы по рекам устанавливаются по договоренности между соседними государствами. Иногда они проводятся по берегу, чаще по так называемому тальвегу — линии наибольших глубин, иногда — по середине реки. Такие границы подвержены изменениям, так как зависят от размывов и наносов. При постепенных изменениях русла граница проходит по берегу, тальвегу или по срединной линии реки по состоянию на данный момент. В случае же внезапных и значительных изменений русла реки граница, как правило, сохраняется на прежнем месте до заключения сторонами соответствующего соглашения о ее изменении.

Государственная граница может также устанавливаться по внутренним озерам и внутренним морям. Тогда она проводится по соглашению между государствами либо по срединной линии, либо по фарватеру, либо по прямой, соединяющей точки выхода границы на побережье.

Установление межгосударственной сухопутной границы проходит две стадии. Первая — делимитация границы — это определение в договорном порядке общего направления прохождения линии государственной границы с обозначением ее на картах, схемах и планах. При делимитации составляется подробное описание прохождения линии границы, исключающее двоякое толкование, с нанесением ее на карты и схемы по специально выбранным и согласованным естественным или искусственным точкам или ориентирам (рекам, ручьям, горным вершинам, хребтам и т.д.); вторая — демаркация границы — это проведение линии государственной границы на местности с обозначением ее специальными пограничными знаками (пирамидами, столбами, буями, створными знаками, маяками и т.п.). При демаркации составляется протокол – подробное описание прохождения линии границы на местности со схемами, фотографиями и описанием каждого пограничного знака и его отличительных характеристик (размеры, цвет, характеристики огней и т.д.). Для демаркации создается пограничная демаркационная комиссия, состоящая из представителей сопредельных государств. В ее задачи входит обозначение границы на местности, установление пограничных знаков, составление подробного протокола с описанием прохождения линии границы, пограничных знаков и с приложением соответствующих схем, фотоснимков и т.п. Повторные демаркации государственной границы, проводимые в случае необходимости, носят название редемаркации.

Государства, располагающие морским побережьем, имеют морскую государственную границу, которая устанавливается по линии внешнего предела территориальных вод.

Граница территориальных вод - морская государственная граница - проходит на определенном расстоянии от линии самого низкого уровня воды на побережье моря (внутренняя граница территориальных вод), т.е. от линии наибольшего отлива при обычном отливе. Если берег извилист, внутренняя граница территориальных вод может проводиться по-разному: вдоль берега или от мыса к мысу, с учетом так называемых базисных линий.

Территориальные воды за пределами морских гаваней начинаются от наружных портовых сооружений. Если же они граничат с бухтами или устьями рек, то их началом являются наружные границы этих внутренних (национальных) вод. Если перед самым берегом расположены острова, то территориальные воды начинаются за их пределами и часть моря между материком и островами относится к внутренним водам государства. Другие, принадлежащие государству острова, имеют свои территориальные воды, принадлежащие одному государству, группы островов имеют, как правило, общие территориальные воды.

Внешняя и внутренняя границы территориальных вод устанавливаются законодательством государства с учетом и на основе общепризнанных международно-правовых норм. Ширина пояса территориальных вод может варьироваться, согласно современному международному праву, в пределах от 3 до 12 морских миль.

Поверхность, образованная движением вертикали вдоль линии сухопутной и водной границ в воздушном пространстве, составляет воздушную государственную границу. Продолжение этой поверхности в недра образует государственную границу недр.

До сих пор государства не устанавливали верхнего предела воздушного пространства, составляющего государственную территорию.

Государственная территория представляет собой, таким образом, пространство, расположенное в трех средах. Сухопутные, водные и воздушные государственные границы определяют его пределы.

1. Договор морского круиза, проформы чартеров

Украина занимает выгодное географическое положение, она находится на стыке Европы и Азии, а также имеет выход в Черное и Азовское моря. Морское право Украины нуждается в фундаментальных научных разработках договора морского круиза. Цель данной работы – более детально разобраться в проблемах договора морского круиза, а также изучить его правовую природу.

Договор морского круиза регламентируется ст.ст. 195-202 Кодекса торгового мореплавания Украины. Следует отметить, что данный договор используется не во всех национальных правовых системах. Так, например, он отсутствует в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации, а в национальном морском праве Украины получил своё отражение лишь в 1995 г. с принятием КТМ Украины. Отсутствуют и международные нормативные акты, регулирующие отношения, возникающие в процессе морского круиза. По договору морского круиза одна сторона – организатор круиза обязуется осуществить коллективное морское путешествие (круиз) по определённой программе и предоставить участнику круиза все связанные с этим услуги (морская перевозка, питание, бытовое и экскурсионное обслуживание и тому подобное), а другая сторона — участник круиза физическое лицо обязуется уплатить за это установленную плату.

Под организатором круиза следует понимать юридическое или физическое лицо, которым или от имени которого, заключён договор морского круиза. Доказательством наличия договора морского круиза является именная путёвка или другой приравненный к ней документ, выданный организатором круиза.

Участником круиза признаётся любое физическое лицо, заключившее договор морского круиза. Участник имеет право в любое время до начала морского круиза отказаться от договора. В случае увеличения срока круиза в силу непредвиденных обстоятельств организатор круиза должен нести все дополнительные расходы, связанные с предоставлением услуг участнику круиза.

В процессе круизного рейса пассажирское судно совершает рейс по особому расписанию, рассчитанному на чередование морских переходов с длительными стоянками в портовых городах для ознакомления с ними. Таким образом, круизные рейсы как бы превращают судно в плавучий отель с соответствующим обслуживанием, включающим, помимо захода в порты по туристическому маршруту, организацию береговых экскурсий, а также питание и отдых пассажиров на судне. Поэтому кроме основного условия, предусматривающего перемещение пассажира, договор перевозки пассажира может содержать дополнительные, но играющие решающую роль в его заключении условия, предоставление во время рейса организованного питания, включение в маршрут заходов в определённые порты в удобное для пассажиров время и т.д.

Для использования пассажирского судна под круиз между организатором круиза и судовладельцем может заключаться договор фрахтования судна на рейс или на определённое время. Однако этот договор следует отличать от договора перевозки пассажира, заключаемого с каждым из пассажиров.

По своей юридической природе договор морского круиза является комплексным договором, включающим в себя элементы договоров морской перевозки пассажиров, бытового и экскурсионного обслуживания, найма и т.п. Поэтому основные права и обязанности сторон по данному договору, а также ответственность сторон аналогичны тем, которые предусмотрены этими договорами.

Нормы, регулирующие отношения, возникающие из договора морского круиза, носят диспозитивный характер, что следует из ст. 197 КТМ Украины. Однако любое соглашение сторон, ограничивающее права участника круиза, предусмотренные главой 4 раздела V КТМ Украины, недействительно.

По нашему мнению, договор морского круиза вполне основательно отнесён к институту морской перевозки, поскольку именно морская перевозка участника круиза организатором круиза является объектом этого договора. Комплексный характер договора морского круиза также бесспорен. Разумеется, из этого договора могут возникать гражданские правоотношения, которые возникают из сделок, опосредствующих отношения по поводу не только морской перевозки, но также и иных услуг, предусмотренных программой круиза. Ответственность за вред, причтенный смертью или повреждением здоровья участника круиза, возлагается на организатора круиза по тем же правилам, которые регулируют ответственность перевозчика в договоре морской перевозки пассажира.

Актуальность изучения договора морской перевозки в Украине обусловлена её выгодным с точки зрения туризма положением и требует глубокого изучения с учётом норм национального законодательства и международной практики. Договор морского криза носит комплексный характер и тесно связан с другими договорами в сфере морской перевозки.

Проформы чартеров

Понятие чартера. Под чартером в самом широком смысле понимается договор фрахтования транспортного средства, в соответствии с которым одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки груза, пассажиров и багажа. Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливается транспортными уставами и кодексами. В чартере обычно подробно излагаются согласованные сторонами условия перевозки груза, а также условия, предусматривающие обязанности сторон, предшествующие перевозке: характеристики судна, время и место подачи судна и т.д. Условия чартера становятся обязательными с момента его подписания, а не с момента фактической подачи судна под погрузку судна. Фрахтовщик-судовладелец несет предусмотренную чартером ответственность за неподачу судна или опоздание.

Проформы чартеров. Длительная практика фрахтования выработала обычно применяемые условия чартера, а это в дальнейшем привело к разработке стандартных форм чартеров (проформ). В настоящее время известно более 400 проформ чартеров. Они разработаны под эгидой старейших и авторитетных организаций - Английской палаты судоходства, основанной в 1877 г., и Балтийского Международного морского Совета (БИМКО), основанной в 1905г.

Существуют проформы чартеров, предназначенные для пассажирских перевозок, перевозки угля, кокса, зерна, риса, арахиса, соли, фруктов и удобрений. Для некоторых грузов разработаны по несколько чартеров в зависимости от направления грузопотоков. Перевозки грузов, для которых нет специальных проформ, как правило, осуществляются на базе чартера “Дженкон”. Преимущество проформ чартеров заключается в том, что они учитывают интересы фрахтователей и судовладельцев. Большинство из таких чартеров представляют собой своего рода компромиссы, выработанные в результате длительных переговоров. Применение проформ чартеров в значительной степени облегчает технику фрахтования судов. Практически все условия чартера сегодня можно согласовать по телефону, факсу и электронной почте. Стороны при фрахтовании согласовывают стандартную проформу чартера и вносимые изменения. Впечатанный на машинке текст в проформе чартера имеет преимущество перед типографским текстом. Часто все изменения и дополнения сводятся в прилагаемый к проформе чартера так называемый аддендум (от англ. addendum - приложение, дополнение). Хотя фразеология некоторых статей чартеров кажется архаичной и не совсем ясной, в судебной практике не встречается затруднений в их толковании, а сам факт наличия именно таких формулировок свидетельствует об их жизненности.

3. Международно-правовые средства обеспечения безопасности судоходства

Становление субъекта международного права - суверенного независимого государства, развитие его внешних торговых связей во многом зависит от его транспортно-географического положения и эффективной, налаженной транспортной системы. Геостратегическое расположение Украины позволяет ей быть выгодным транзитным государством, по территории которого осуществляются, в том числе и речным транспортом, перевозки товаров и пассажиров между государствами Европы, Азии и Ближнего Востока. Вхождение Украины в мировую экономическую систему ведет к росту товарообменных операций между сотрудничающими странами.

Транспортная система – одна из составляющих успеха современного государства, к которой должны предъявляться высокие требования в отношении качества, регулярности, надежности транспортных связей, сохранности грузов, безопасности перевозки пассажиров, сроков и стоимости доставки. В Украине регламентация отношений в сфере обеспечения безопасности судоходства относится к приоритетным направлениям внутренней и внешней политики государства. Безопасное функционирование транспорта и, в частности, водного – один из наиболее важных факторов развития экономики государства, общества в целом; положительно влияет на национальную безопасность, обеспечивает осуществление внешнеэкономических связей государства. Правовая регламентация безопасности торгового судоходства на внутренних водных путях международного значения, как и в море, осуществляется путем принятия международно-правовых и национально-правовых актов, а также соблюдения международно-правовых обычаев. Исследования показали, что международному морскому праву присуща „специализация” правовой регламентации, которая заключается в следующем.

Принят целый ряд международно-правовых и национально-правовых актов, регламентирующих безопасность торгового судоходства в море, которые можно классифицировать следующим образом: 1) акты, регламентирующие проектирование, постройку и эксплуатацию судов; 2) международно-правовые акты, регламентирующие подготовку и дипломирование морских специалистов; 3) международно-правовые акты, устанавливающие правила международного сигналопроизводства; 4) международно-правовые акты по охране человеческой жизни на море; 5) международно-правовые акты по защите окружающей среды от загрязнения с судов; 6) международно-правовые акты по спасанию на море. Из этого перечня следует, что вышеперечисленные акты регламентируют отношения в какой-то конкретной сфере. Следовательно, для обеспечения безопасности торгового судоходства в море необходимо соблюдать целый ряд международно-правовых и национально-правовых актов, а также сложившиеся обычаи. Из вышеизложенного следуют такие выводы: 1. Принят целый ряд международно-правовых и национально-правовых актов, регламентирующих безопасность торгового судоходства в море. Этим актам присуща „специализация”, то есть они регламентируют отношения в какой-то конкретной сфере. Практическое значение.

Внутренние водные пути по своим физико-географическим и правовым характеристикам разделяются на реки, озера, каналы, водохранилища. Реки и другие водные пути могут быть международными и национальными, судоходными и несудоходными, открытыми для иностранных судов или закрытыми, соединенными с морем или нет, такими, что имеют, и такими что не имеют систему отводных или соединительных каналов, шлюзованых или нет и т.д.

Это понятие впервые было использовано в Барселонской конвенции и в Статуте относительно режима судоходных водных путей международного значения 1921 года. Правила плавания: по фарватерам в водах Германии состоят из 476 правил; по водному пути Св. Лаврентия – 382; а по реке Парана и ее основным притокам – 312. Правила МАКО, ІМО, Еврорегистра, классификационного товарищества Регистр судоходства Украины, Российского Регистра морского судоходства, Американского бюро судоходства, Английского Ллойда, Германского Ллойда, Норвежского Веритаса, Италийского Ллойда и т.д. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. с изменениями 1995 г. (ПДМНВ-78/95); Международный Кодекс о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1995 г. (Кодекс ПДМНВ-95) и т.д. Соглашение относительно морских сигналов (Лиссабон, 1930 г.); Международный свод сигналов 1965 г.; МППСС-72 и т.д. СОЛАС-74/98; Конвенция МОТ №147 „О минимальных нормах на торговых судах” 1976 г.; Международная конвенция по подавлению противоправных действий в отношении безопасности морского судоходства 1988 г.; десятки Резолюций сессий Ассамблеи и комитетов ИМО и т.д.. МАРПОЛ-73/78; Резолюция ІМО МЕРС.54(32); Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения 1993 г.; и т.д. Международная конвенция для унификации некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г.; Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. (САР-79); Международная конвенция по спасанию 1989 г.; Йорк-Антверпенские правила общей аварии 1990 г.; Международный кодекс по спасательным средствам 1995 г. (ЛСА-95); Наставление для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР) 1995 г. и т.д.

Список литературы

1. Кодекс Торгового Мореплавания Украины

2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

3. Шемякин А. Н. Морское право: Учеб. пособие.- X.: Одиссей, 2006.

# 4. Анцелевич Г.А. Международное морское право: Учебник для вузов. - ИД Слово, 2004.

5. Бекяшев К.А. Международное право. Учебник для вузов. – М.: ИНФРА, 2005.

6. Гуцуляк В.Н. Морское право. Учебник, М.: «РосКонсульт», 2001.

7. Бирюков П.Н. Международное право: учеб. - Москва, 2000.