**Введение**

 В ХVI-XVII вв., с началом развития капитализма, существенно возросла роль внутренних водных путей, которые использовались уже не только для судоходства, ирригации и коммунальных нужд, но для промышленного производства. В связи с этим активно развивается правовое регулирование использования рек и озер, в том числе путем установления государствами режима своих водных путей, определения правил судоходства по ним. Такого рода правила носили, в основном, национальный характер, хотя одновременно росло число международных договоров о режиме внутренних водных путей, заключаемых, в первую очередь, между прибрежными к внутренним водным путям государствами. Наряду с этим появляются договоры и с неприбрежными государствами.

 К середине ХIX в. положение судов смешанного плавания существенно изменилось, поскольку началась эпоха судов с механическими двигателями, что позволило, особенно во второй половине XX в. строить крупные океанские суда (танкеры, рудовозы, балкеры и пр.), которые уже не могли при своих размерах и осадке плавать по внутренним водным путям и ограничивались заходами в устья крупных рек и некоторые озера. Иначе говоря, произошло органическое размежевание на крупные, исключительно морские суда, и на менее крупные и малые суда, которые плавали в водах портов, вблизи побережий и по внутренним водным путям, то есть оставались судами смешанного плавания. Следовательно, научно-технический прогресс, предопределивший рост размеров судов и их специализацию, привел к разграничению судов на морские, с одной стороны, и на внутреннего и смешанного плавания, с другой стороны. Указанное разграничение судов оказалось в равной мере и техническим, и правовым, поскольку судоходство на морях регулируется целым рядом в первую очередь международных конвенций и обычаев, а во вторую - национальными: морскими актами и обычаями, в то время как судоходство по внутренним водным путям регулируется почти исключительно национальным законодательством и обычаями конкретной или конкретных стран, если река или озеро находится на их территориях. При этом в сфере международного мореплавания отчетливо просматривается тенденция к созданию унифицированных норм[[1]](#footnote-1) или выработке единых для большинства государств правил мореплавания[[2]](#footnote-2), в то время как в регулировании судоходства на внутренних водных путях доля унифицированных норм занимает весьма скромное место.[[3]](#footnote-3)

 Следовательно, в сфере правового регулирования судоходства
сложилось две системы норм, регулирующих соответственно море -
плавание и судоходство по внутренним водным путям**.** В связи с этим в особо сложном положении оказались суда смешанного плавания, на которые распространились нормы как морского, так и речного права, хотя подготовка специалистов для речного и морского плавания во всех странах ведется раздельно. Так же отдельно существуют национальное речное и национальное морское право и соответствующие кодексы, в том числе и в России[[4]](#footnote-4); в морском судоходстве действуют ряд международных конвенций, не применяемых к речному судоходству; правомочия капитана и экипажа морского судна намного шире и не совпадают с правомочиями капитана и экипажа речных судов; принципиально различается порядоксудовождения по морским и речным водным путям, при речном судоходстве не используются многочисленные навигационные системы и приборы, совершенно обязательные в мореплавании; целый ряд видов деятельности, осуществляемый морскими судами,органически не присущ речным судам;

существенно различается риск судоходства при плавании в море или в реке; различны права судовладельцев морских и речных судов (например, право на ограничение ответственности есть у морских и нет у речных судовладельцев); целый ряд правовых институтов, применяемых в мореплавании, не существует в речном судоходстве (институт общей аварии, морское страхование, морской промысел,морские научные исследования и т.д.) или существуют лишь частично (например, экспедиционная буксировка, правила выживания после катастрофы при дрейфе на плотах и шлюпках и пр.); различны основания задержания и ареста морских и речных судов, морские суда имеют право мирного проходя через территориальные воды других государств, у речных судов такого права или нет вовсе или оно имеет другое название и правовое содержание; различно правовое содержание договорной морской перевозки грузов и пассажиров, с одной стороны, и договоров речной перевозки грузов и пассажиров - с другой; правила оформления морских перевозок грузов существенно отличаются от правил речных перевозок; существенно различается порядок фрахтования и виды договоров фрахтования в морском и речном судоходстве и т.д.

 Таким образом, множество правовых и связанных с правовыми технологических различий в регулировании речного и морского судоходства оказались самым необычным образом совмещенными при эксплуатации судов смешанного плавания. Совмещение нередко взаимоисключающих начал как в данном случае неизбежно порождает целый ряд правовых проблем, разрешение которых чрезвычайно важно и для международного, и для национального судоходства, и в этом, в первую очередь, проявляется актуальность настоящего исследования. Актуально оно также и потому, что численность судов смешанного плавания составляет около 30 % и они выполняютвесьма важную функцию к сфере меддународной торговли. Например, через речной порт Делфзейл (Нидерланды) ежегодно проходит около50 тыс. судов смешанного плавания, перевозящих свыше 7,5 млн. тонн груза. Для лучшего управления таким мощным потоком судов правительство страны создало Координационный центр и Систему контроля
за движением судов, затратив для этого значительные средства. При
этом правительство Нидерландов исходило из того, что суда смешанного плавания будут играть все более существенную роль во внешней
торговле страны.

 Суда смешанного плавания существуют уже не один год, однако, только в 1999г. они впервые были упомянуты в морском законодательстве РФ (ст. З КТМ РФ 1999г.). Российские исследователи, анализируя проблемы морского и речного судоходства, не уделяли необходимого внимания судам смешанного плавания, считал их, видимо, чем-то промежуточным и не имеющим особенностей. Что касается зарубежных исследователей, то они ушли в этом смысле далеко вперед, ибо не один раз уже подмечали <<наличие двойного правового статуса у судов смешанного плавания>> и необходимости в связи с этим <<выявить их правовую природу, несомненно, отличающуюся от традиционной>>, определяемой целым рядом международно-правовых и национально-правовых актов.

 **Международно-правовой режим внутренних водных путей**

 Внутренние воды подразделяются на морские и речные (озорные, воды каналов, ручьев, водохранилищ и иных водоемов в пределах сухопутной территории государства).

 Согласно ст. 5 Конвенции о территориальном море и прилежащей
зоне 1958г. и ст. 8 Конвенции ООН по морскому праву 1982г., к мор-
ским внутренним водам относятся: 1) воды заливов, берега которых
принадлежат одному государству и ширина входа в которые не пре-
вышает 24 морских миль; 2) воды <<исторических заливов>>, ширина
входа в которые может превышать 24 морские мили, принадлежащих
государству в силу исторических традиций (залив Петра Великого и
Пенжинская губа на Дальнем Востоке (РФ), заливы Бристольский,
Форт-оф-форт, Мори-Ферт (Англия), Гудзонов (Канада), Гезаликский, Делавэр, Монтерей (США) и другие); 3) воды морских портов; 4) уча-стки моря, лежащие с внутренней стороны прямых исходных линий. При разграничении архипелажных вод на внутренние и территориальные используется ст. 50 Конвенции ООН 1982г., согласно которой государство-архипелаг в пределах своих архипелажных вод может проводить замыкающие линии для делимитации внутренних вод в соответствии со ст.9 (<<Устья рек>>)7 ст. 10 (<<Заливы>>), ст. 11 (<<Порты>>). Отсутствие в ст. 50 Конвенции ООН 1982г. ссылки на ст. 7, которая касается проведения прямых исходных линий вдоль изрезанного или извилистого берега и примыкающих к нему цепей островов, означает, что в пределах архипелажных вод внутренними могут считаться лишь воды портов, рек и заливов, находящиеся в сторону берега от исходных линий, проведенных в соответствии с перечисленными статьями[[5]](#footnote-5).

 Относимость вод к внутренним или территориальным определяется не только международными конвенциями, но и национальным законодательством государства. Так, согласно п. 4 ст. 5 Закона РФ от 1 апреля 1993г. <<О государственной границе Российской Федерации>> к внутренним водам относятся: 1) морские воды, расположенные в сторону берега от исходных линий, принятых для отсчета ширины территориальных вод РФ; 2) воды портов РФ, ограниченные линией, проходящей через наиболее удаленные в сторону моря точки гидротехнических и иных сооружений портов, 3) воды заливок, бухт, губ, лиманов, берега которых полностью принадлежат РФ, до прямой линии, проведенной от берега к берегу в месте наибольшего отлива, где со стороны моря впервые образуются один или несколько проходов. Если ширина каждого из них не превышает 24 морских миль; 4) йоды заливов, бухт, губ, лиманов, морей и проливов, исторически принадлежащих РФ, перечень которых объявляется Правительством РФ; 5) воды рек, озер и иных водоемов, берега которых принадлежат РФ[[6]](#footnote-6).

Прежде чем переходить к рассмотрению второй части понятия <<внутренние водные пути>>, то есть, к рекам, озерам, каналам, водохранилищам, ручьям и пр., видимо, следует указать на некоторые общие как для морских, так и для речных внутренних водных путей правовые особенности их статуса, важные при осуществлении судоходства по ним иностранных судов смешанного плавания:

1) все внутренние воды находятся под полным суверенитетом прибрежного государства, которое определяет своим национальным законодательством, как их правовой режим, так и порядок деятельности в них;

 2) иностранные суда допускаются во внутренние воды, как правило, с согласия прибрежного государства. Исключения допускаются в случаях, когда суда совершают вынужденный заход в результате стихийного бедствия;

 3) во время пребывания во внутренних водах иностранные суда обязаны выполнять навигационные, радиотелеграфные, портовые, таможенные, пограничные, санитарные и иные правила, установленные для плавания и пребывания в этих водах, настолько они не противоречат международному праву;

 4) некоторые ограничения в объеме осуществления юрисдикции прибрежным государством в отношении двусторонних соглашений государств;

 5) законодательство прибрежного государства обычно предусматривает различия в осуществлении, определенного рода
деятельности во внутренних водах для иностранных и своих
судов;

 6) всоответствии с общепризнанными нормами международного
права прибрежное государство, как правило, обладает исключительным правом устанавливать монополию на каботажные
перевозки, спасательные операции, лоцманскую проводку, ледокольную проводку, рыбные и иные виды морских промыслов, добычи полезных ископаемых и пр. Изъятия из принципа суверенитета прибрежного государства над такими видами деятельности допускается в исключительных случаях на основе межправительственных соглашений[[7]](#footnote-7).

Конвенция ООН по морскому праву 1982г. в ст. 17 - 21 и других предусматривает право мирного прохода судов через территориальные воды иностранных государств. При этом суда, в том числе смешанного плавания, осуществляют мирный проход без какого-либо предварительного разрешения прибрежного государства или без уведомления его. Проходящие через территориальное море суда не должны нарушать <<мир, добрый порядок и безопасность прибрежного государства>>. В ст. 19 Конвенции 1982г., перечисляется целый ряд видов деятельности, которые запрещены для совершающих мирный проход иностранных судов (маневры с оружием, сбор информации, погрузка-выгрузка товаров или валюты и т.д.).[[8]](#footnote-8)

Если обратиться к понятию мирного прохода (ст. 18 Конвенции 1982г.), то, как видно из п.<<1б>> ст. 18, разновидностью <<мирного прохода>> будет плавание судна с целью пройти во внутренние воды или выйти из них или ехать на якорь во внутренних водах на рейде или ошвартоваться у портового сооружения. Иначе говоря, мирный проход судна через территориальные воды во внутренние с постановкой в них на якорь или к причалу является особым самостоятельным видом (в правовом отношении) мирного прохода, предусмотренного Конвенцией 1982г.

Особый характер указанного вида мирного прохода проявляется в том, что первая часть его - пересечение судов территориального моря - не требует разрешения прибрежного государства, в то время как вторая часть - вход во внутренние воды прибрежного государства - требует разрешения или уведомления прибрежного государства. Кроме того, необходимо подчеркнуть, что во всех указанных случаях речь идет об открытых для захода иностранных судов морских и речных портах. Перечень открытых портов дается правительством страны и публикуется для всеобщего сведения в Извещениях мореплавателям.

Что касается международно-правовой доктрины относительно права торговых судов, включая суда смешанного плавания, входить в иностранные морские и речные порты, то она неоднозначна и для краткости может быть, сведена к двум основным концепциям: 1) прибрежное государство, обладая неограниченным суверенитетом над внутренними водами, может запретить заход иностранных судов в любой из своих портов, а также закрывать все свои порты в любое время. Исключение составляет лишь основанное на международно-правовом обычае право вынужденного захода при бедствии; 2) в мирное время морские торговые порты должны оставаться открытыми для внешней торговли. Согласно общепризнанному положению международного права торговые суда всех государств имеют право доступа в любой порт, служащий для внешней торговли[[9]](#footnote-9).

Борьба между сторонниками этих концепций продолжается и до сих пор, хотя в международном праве уже появились целый ряд актов, которыми в той или иной мере урегулирован этот вопрос. Например, Конвенция и Статут о свободе транзита от 30 апреля 1921г. (Барселона) предусмотрели, что <<флоты всех наций должны пользоваться на основе полного равенства полной свободой захода в морские и речные порты>>. В ст. 2 Статута и Женевской Конвенции 1923 г. о международном режиме морских портов было предусмотрено, что суда всех договаривающихся государств имеют право свободного захода в любой порт государства-участника, посещаемый морскими судами и служащий для внешней торговли. Иначе говоря, и Барселонская, и Женевская конвенции и Статуты 1921г. и 1923г. основаны на первой концепции, ибо основой права захода судов в порты признают международный договор, по которому суверенные государства предоставляют судам других государств право входа в свои порты, расположенные во внутренних водах. В связи с этим особо следует подчеркнуть, что все порты - морские иречные - находятся во внутренних водах, над которыми <<прибрежные государства имеют полный суверенитет>>, обладают <<полной компетенцией и имеют над этими водами контроль и юрисдикцию>>. По мнению зарубежных авторов, <<общепризнанно только право захода судов в порты при бедствии>>, а общепризнанность захода судов в других случаях <<как правовая категория не существует>>. Тот факт, что большинство портов мира постоянно открыты для посещения их иностранными судами является бесспорно позитивным, однако, - заявляет К. Хапакаа, - такое положение проистекает не из международного обычая, а скорее отражает общую (и суверенную) волю прибрежных государств. С юридической точки зрения, не имеется обязательств у прибрежных государств поступаться своим суверенитетом[[10]](#footnote-10). По мнению Я.Броунли, <<представляется несомненным, что свободного права доступа в порты не существует, за исключением случаев, когда договоры о торговле предусматривают право свободного доступа на основе взаимности»[[11]](#footnote-11).

Сторонники второй концепции - Лаук, Гутенхейм, Коломбос, Хайд, Гавд Лапрадедь, Фошипь - основывают свою теорию свободы захода судов в морские и речные порты на основе международного обычая, на праве свободы торговли, свободе мореплавания, свободе сношений между народами. Так, Д. Коломбос считает, что не следует абсолютизировать суверенные права государств на запрещение использования его портов и гаваней, ибо это означало бы нарушение со стороны государства его обязанностей, налагаемых на него международным правом и состоящим в том, чтобы способствовать международномуобщению, мореплаванию в торговле[[12]](#footnote-12). По мнению Р. Лауна, <<суда всех государств могут свободно входить в порты других государств>>2.Этой же позиции придерживался третейский суд, вынося решение в 1958г. по спору между Саудовской Аравией и арабо-американской нефтяной компанией[[13]](#footnote-13).

В отечественной литературе, как и в зарубежной, нет единства мнений по указанной проблеме. Так, наряду с тем, что <<современное общее международное право не содержит нормы, обязывающей государства держать какие-либо их морские порты открытыми для свободного иностранного судоходства>>, что <<только само прибрежное государство может решить как суверенен этот вопрос>>[[14]](#footnote-14), государства, тем не менее, <<вынуждены разрешать свободный заход в свои торговые порты торговым судам любого флага>>. Обобщенная позиция отечественных юристов выражена в следующей формуле: <<государство свободно решает вопрос об открытии определенных своих портов для захода торговых судов иностранных государств или о закрытии доступа иностранных судов в тс или иные порты>>[[15]](#footnote-15).

Вместе с тем, если исходить из п. 1 ст. З Конвенции об открытом море 1958г. и ст. 125Конвенции ООН по морскому праву1982г., которые предоставляют государству, не имеющему выхода к морю, право на доступ к морю и <<свободу транзита через территории государств транзита всеми транспортными средствами>>, включая, естественно внутренние суда и суда смешанного плавания, то <<условия и порядок осуществления свободы транзита>>, которые согласовываются между внутриконтинентальным и прибрежным государствами, можно рассматривать как своеобразное согласие прибрежного государства на посещение его портов судами внутриконтинентальных государств. Отсюда можно сделать вывод, что <<свобода транзита через территории государств транзита всеми транспортными средствами>> (п. 2 ст. 125 Конвенции 1982г.), в том числе судами смешанного плавания по внутренним водным путям (морским и речным, озерным и пр.), представляет собой особый вид мирного прохода, осуществляемого по внутренним водным путям.

Свободу транзита или <<транзитный проход>> следует рассматривать как родовое понятие, подразделяемое на ряд видов прохода в зависимости от используемого транспорта: 1) железнодорожный транзитный проход; 2) автомобильный транзитный проход; 3) трубопроводный транзитный проход; 4) речной (озерный) транзитный проход, осуществляемый судами внутреннего и смешанного плавания по рекам, озерам, каналам, водохранилищам и прочим водным источникам.

Именно последний (четвертый) вид транзитного прохода, по внутренним водным путям (своим для внутриконтинентального государства и принадлежащим прибрежным, государствам или государству), осуществляемый как в сторону моря, так и со стороны моря, следует квалифицировать как еще один вид мирного прохода, в данном случае мирного прохода по внутренним водным путям.

 На практике довольно часто встречается сходный с рассмотренным выше вид мирного прохода по внутренним водным путям одного или нескольких государств. Объективным условием такого мирного прохода является расположение морского или речного порта, в который следует морское или смешанного плавания судно, где-либо в глубине территории прибрежного или внутриконтинентального государства на одной из рек, на озере, водохранилище и пр. В этом случае судно, идущее с моря, совершает мирный проход через территориальные воды прибрежного государства, входит в его внутренние морские воды и пересекает их, а затем продолжает совершать мирный проход, входит в его внутренние речные (озерные) воды и продолжает путь до порта назначения. Например, порт Лаккаванна (США) на озере Эри находится на расстоянии свыше 700 миль от морского берега.1 Порт Гамбург расположен в реке Эльбе на расстоянии 411 км от устья реки2 и так далее. При таком следовании к порту назначения судно можетпересечь территорию не одного, а нескольких государств. Например, при плавании по Дунаю со стороны Черного моря судно может пройти до порта назначения через территории Румынии, Болгарии, Югославии, Венгрии, Чехии, Австрии и ФРГ. Большинство указанных государств имеют выход к морю непосредственно, а Венгрия, Чехия, Австрия являются внутриконтинентальными государствами. Применительно к этим государствам два вида мирного прохода - транзитныйпроход к морю и обратно для внутриконтинентальных государств имирный проход по внутренним водным путям к портам.

 **Заключение**

 Таким образом, появилась и реально существует важная международно-правовая проблема режима внутренних водных путей, особенно актуальная для судов смешанного плавания. Сложность и актуальность этой проблемы продолжает возрастать и в наше время в связи с появлением новых суверенных государств и использованием внутренних водных путей для иных*,* помимо судоходства, целей (выработка гидроэлектроэнергии, создание шлюзовых каскадов, водохранилищ, реализация экологических программ, объединение множества внутренних водных путей целого континента в единую водную систему и т.д.).

1. Например, Международная конвенция 1910г. для унификации некоторых правил относительно столкновения судов и др. [↑](#footnote-ref-1)
2. Конвенция ООН по морскому праву 1982г. [↑](#footnote-ref-2)
3. Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вы-

тукающей из столкновения судов внутреннего плавания (Женева, 15 марта 1960г.). [↑](#footnote-ref-3)
4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации М., 1999; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. М. [↑](#footnote-ref-4)
5. Егоркин В.И., Зайцева В.А., Калинин И.В. и др. Морское право. М., 1997. С. 19. [↑](#footnote-ref-5)
6. Международное публичное право. Сборник документов. Сост. Бокяшев К.А., Т.1. М.,1996. С.45-65. [↑](#footnote-ref-6)
7. . ч. 2 ст. 4 КТМ РФ 1999г.; ст. 4Закона Канады 1987г. о морском и речном судоходстве; ст. ст. 5 Закона морского судоходства Великобритании 1987г. [↑](#footnote-ref-7)
8. Конвенция ООН по морскому праву 1982г. [↑](#footnote-ref-8)
9. Иванов Г.Г. Правовой режим морских портов. М., 1998. С.22-24. [↑](#footnote-ref-9)
10. Иванов Г.Г. Правовой режим морских портов. М., 1998. С. 42 [↑](#footnote-ref-10)
11. Броунли Я. Международноеправо. Кн. 1. М, 1997. С.406-407 [↑](#footnote-ref-11)
12. Коломбос Д. Международное морское право. М, 1975. С. 167. [↑](#footnote-ref-12)
13. Иванов Г.Г. Правовой режим морских портов. М., 1998. С. 12-13 [↑](#footnote-ref-13)
14. Бозриков О.В. Правовой режим допуска иностранных судов в национальные морские порты 1999 г. С. 75. [↑](#footnote-ref-14)
15. Лисовский Л.В. Международно-правовой режим торговых портов. 1979. С. 191 - 192. [↑](#footnote-ref-15)