

Беляков Владислав Геннадьевич

МЕТОД ОБЪЕКТНО-ОРИЕНТИРОВАННОГО КОНТРОЛЯ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

В данной статье предложен авторский метод объектно-ориентированного контроля торгового мореплавания. Настоящий метод позволяет оценить правомерность осуществления принудительных действий, определяемых Советом Безопасности ООН в соответствии со ст. 41 Устава ООН, в отношении избранного объекта (судна, груза) на основании совокупности юридических фактов (статус судна и груза, цели осуществляемого судном предприятия, легитимность перевозимого груза), в зависимости от существующего либо устанавливаемого правового режима предполагаемых действий.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/6-2/8.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2012. № 6 (20): в 2-х ч. Ч. II. С. 33-39. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/6-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

COLOUR SYMBOLISM IN DIFFERENT WORLD CULTURES: MYTHOLOGICAL STAGE

Diana Anvarovna Bakeeva*Department of Modern Journalism and Public Opinion
Mordvinian State University named after N. P. Ogarev
bakeeva.di@yandex.ru*

The author analyzes the culturological interpretation of colour during different eras, particularly during mythological stage, considers colour as a social-cultural phenomenon, undertakes the attempt to recreate the mechanism of colour transformation from a magical sign to a culturological and aesthetical phenomenon, and presents the description of colour symbolism semantic meanings.

Key words and phrases: perception; culture; colour semantics; colour symbolism; social-cultural information; colour; colour triad.

УДК 347.79

В данной статье предложен авторский метод объектно-ориентированного контроля торгового мореплавания. Настоящий метод позволяет оценить правомерность осуществления принудительных действий, определяемых Советом Безопасности ООН в соответствии со ст. 41 Устава ООН, в отношении избранного объекта (судна, груза) на основании совокупности юридических фактов (статус судна и груза, цели осуществляемого судном предприятия, легитимность перевозимого груза), в зависимости от существующего либо устанавливаемого правового режима предполагаемых действий.

Ключевые слова и фразы: торговое мореплавание; контроль; морское судно; запрещённые предметы; функциональный иммунитет.

Владислав Геннадьевич Беляков, к.ю.н.*Военный учебно-научный центр ВМФ «Военно-морская академия им. Н. Г. Кузнецова»
navy1000@yandex.ru***МЕТОД ОБЪЕКТНО-ОРИЕНТИРОВАННОГО КОНТРОЛЯ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ[©]**

Непосредственное осуществление действий, направленных на ограничение и контроль торгового мореплавания¹, прежде всего, обуславливает необходимость установления надлежащего объекта (предмета) указанных действий (судна и груза), т.е. установление объекта-правонарушителя, в отношении которого такие действия могут или должны быть осуществлены в рамках объёма правомочий уполномоченного субъекта таких действий.

Разработанный метод объектно-ориентированного контроля торгового мореплавания позволяет установить надлежащий объект (судно и груз), в отношении которого могут быть осуществлены установленные действия в рамках существующего правового режима, в зависимости от статуса судна и груза, цели осуществляемого судном предприятия, а также легитимности перевозимого груза.

Основу настоящего метода определяют положения теории функционального иммунитета. Теория функционального иммунитета исходит из того, что иммунитет за иностранным государством признается лишь в тех случаях, когда оно осуществляет суверенные функции, то есть действия *jure imperium*. Если же иностранное государство эксплуатирует торговый флот в рамках коммерческой деятельности, то есть совершает действия *jure gestionis*, то оно не пользуется иммунитетом [2, с. 216; 7, с. 70]. На концепции ограниченного иммунитета основывается регулирование соответствующих вопросов законодательством США, а также Великобритании [5]. Таким образом, функциональный суверенитет основан на идее деления функций государства на частные и публичные, а критерием деления выступает доктрина характера действий (коммерческий либо некоммерческий). Однако на основании проведённого исследования автором обосновано, что в ходе установления возможности осуществления действий в отношении объекта (судна или груза), направленных на ограничение и контроль торгового мореплавания в рамках ограничения иммунитета иностранного государства, согласно концепции функционального иммунитета при определении коммерческого характера деятельности его уполномоченных органов приоритетным критерием должна выступать именно цель такой деятельности, выступающая как мысленное отражение потребности субъекта сделки [1]. (Например, выполнение воинских морских перевозок будет являться выполнением публичных функций государства. В то же время характер деятельности такого судна, в частности, используемого на условиях договора морской перевозки, будет коммерческим). Кроме

[©] Беляков В. Г., 2012

¹ В рамках настоящего исследования «действия по ограничению и контролю торгового мореплавания» определяются как совокупность установленных источниками международного и национального права мероприятий (форм, методов, способов), осуществляемых управомоченными субъектами по недопущению морских перевозок отдельных категорий грузов и направленных на принуждение соблюдения государствами международно-правовых обязательств либо нарушения торгового мореплавания отдельных государств, а также предупреждения уголовно наказуемых деяний физических лиц, в зависимости от существующего правового режима и категории морского пространства.

того, современная судебная практика в РФ склоняется в сторону ограниченного иммунитета иностранного государства на основе принципа определения именно цели сделки – извлечение прибыли или выполнение публичной функции, несмотря на то, что подобный критерий не является универсальным [4, с. 62-85].

Таким образом, предлагаемый метод, учитывая правило функционального иммунитета, а также отсутствие универсального решения, вызывающее достаточно серьезные проблемы определения иммунитета, как отмечают специалисты [3, с. 203-215], позволит на практике дать ответ на вопрос: исполняет ли субъект в момент правонарушения публичные функции или нет?

Реализация указанного метода представляет собой логическое продолжение концептуальной модели механизма правового регулирования (МПР) действий по ограничению и контролю торгового мореплавания и в общем случае представлена на Рис. 1 как совокупность последовательных действий, устанавливающих юридические факты, которые и определяют возможность осуществления действий по контролю торгового мореплавания после ориентирования цели предстоящих действий.

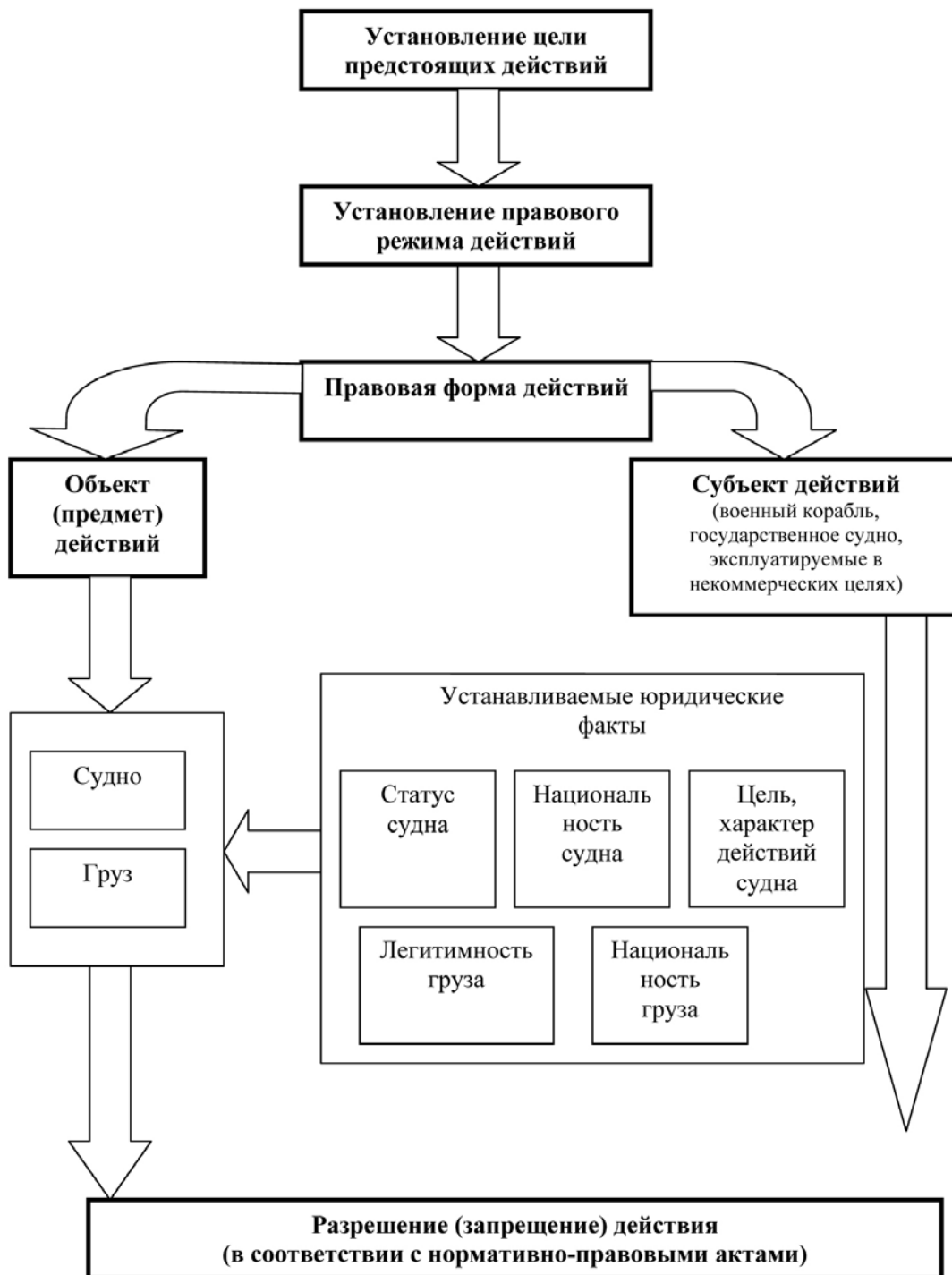


Рис. 1. Метод объектно-ориентированного регулирования контроля торгового мореплавания

В качестве требующих установления юридических фактов выступают:

- национальность судна;
- статус судна;
- цель, характер действий судна;
- легальность груза;
- национальность груза.

Границы метода:

1) в рамках настоящего метода не рассматриваются «конвенционные действия» в отношении преступлений, имеющих общеуголовный характер, регулируемые положениями соответствующих международных договоров;

2) в условиях военного конфликта установление вышеуказанных фактов осуществляется в отношении торговых судов нейтральных государств. Принудительные действия осуществляются в рамках призового права в отношении торговых судов противника, национальная принадлежность которых определяется флагом судна, вне зависимости от цели и характера их деятельности.

Таким образом, посредством данного метода определяется правомерность (а следовательно, и возможность) принудительных действий в отношении торговых судов и их грузов, выступающих в качестве надлежащего объекта (предмета) таких действий, осуществляемых в рамках правовой формы «рейдерства (крейсерства)»¹ и «санкционной изоляции»².

Надлежащая правовая форма определяется существующим либо устанавливаемым правовым режимом в зависимости от цели, для достижения которой такие принудительные действия осуществляются.

Управомоченными субъектами, осуществляющими такие принудительные действия, в рамках правовой формы «рейдерства» будут являться исключительно военные корабли. В рамках «санкционной изоляции» в качестве управомоченных субъектов, кроме военных кораблей, могут использоваться и иные государственные суда, эксплуатируемые в некоммерческих целях. Например, в рамках резолюции СБ ООН № 1874 от 12 июня 2009 г. Япония возложила досмотр судов, следующих в КНДР и из нее, в своих территориальных водах и за ее пределами на корабли Управления безопасности на море [8].

Совокупность вышеуказанных юридических фактов в отношении судна и груза, представленных на Рис. 2 и 3 соответственно, определяющих возможность и правомерность осуществления в отношении них принудительных действий, устанавливается в соответствии с руководящими принципами таких действий. В рамках правовой формы «рейдерства» такие принципы определены положениями Парижской декларации о морской войне 1856 г. и предусматривают два фундаментальных принципа (положения) морского права во время войны:

- 1) нейтральный флаг покрывает неприятельский груз, за исключением военной контрабанды;
- 2) нейтральный груз, за исключением военной контрабанды, не подлежит захвату под неприятельским флагом.

В рамках правовой формы «санкционная изоляция» автором обоснованы следующие руководящие принципы таких действий:

1) *принцип экснациональности судна*, предусматривающий осуществление санкционных действий вне зависимости от национальности судна, за исключением судов, которые фактически совершают действия в осуществление суверенной власти государства, т.е. эксплуатируются в некоммерческих целях для выполнения публичных функций;

2) *принцип законности груза*, предусматривающий осуществление санкционных действий в отношении перевозимого груза исключительно от наличия наименования такого груза в перечне «запрещённых предметов», указанных Советом Безопасности или уполномоченным Комитетом, вне привязки к стране его происхождения;

3) *принцип контролируемого района*, предусматривающий установление ограничения осуществления санкционных действий рамками района либо районов таких перевозок (географического опциона перевозок), размещение и размеры которых будут полностью зависеть от географического положения государства-правонарушителя, а также сформировавшейся системы судоходства.

Рассмотрим влияние устанавливаемых юридических фактов, с учётом указанных принципов, на возможность правомерного осуществления принудительных действий в отношении судна и его груза.

1. Национальность судна

В соответствии со ст. 91-92 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. каждое государство определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом. Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать,

¹ Рейдерство, крейсерство (от английского *raid* – налет, набег) – самостоятельные боевые действия одиночных боевых кораблей или групп кораблей (рейдеров) на морских коммуникациях противника в целях нарушения торгового мореплавания, уничтожения или захвата его военных транспортов или торговых судов, в т.ч. торговых судов нейтральных государств, а также скрытой постановки минных заграждений.

² «Санкционная изоляция» (морская) представляет собой согласованную по цели, месту и времени деятельность суверенных государств по перерыву морских сообщений посредством исполнения обязательных субординационных принудительных мер, направленных на ограничение и контроль торгового мореплавания, устанавливаемых СБ ООН вне военного конфликта.



Рис. 2. Определение правомерности проведения действий в отношении судна

что подтверждается выдачей соответствующих документов. Судно должно плавать под флагом только одного государства и не может переменить свой флаг во время плавания или стоянки при заходе в порт, кроме случаев действительного перехода права собственности или изменения регистрации. Следовательно, с учётом руководящих принципов, в частности принципа экснациональности судна, возможность осуществления принудительных действий в отношении судна определяется его национальностью только в условиях военного конфликта, в рамках правовой формы «рейдерства». Соответственно, санкционные действия осуществляются вне зависимости от национальности судна.

2. Статус (категория) судна

В целях настоящего исследования под статусом (категорией) судна понимается отнесение судна по праву владения. Необходимость установления основания владения судном, в целях осуществления установленных мер в отношении последнего, обусловлена ограничением нормами международного права правомочий государства в отношении отдельных категорий судов. В частности, в соответствии со ст. 96 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. суда, принадлежащие государству или эксплуатируемые им и состоящие только на

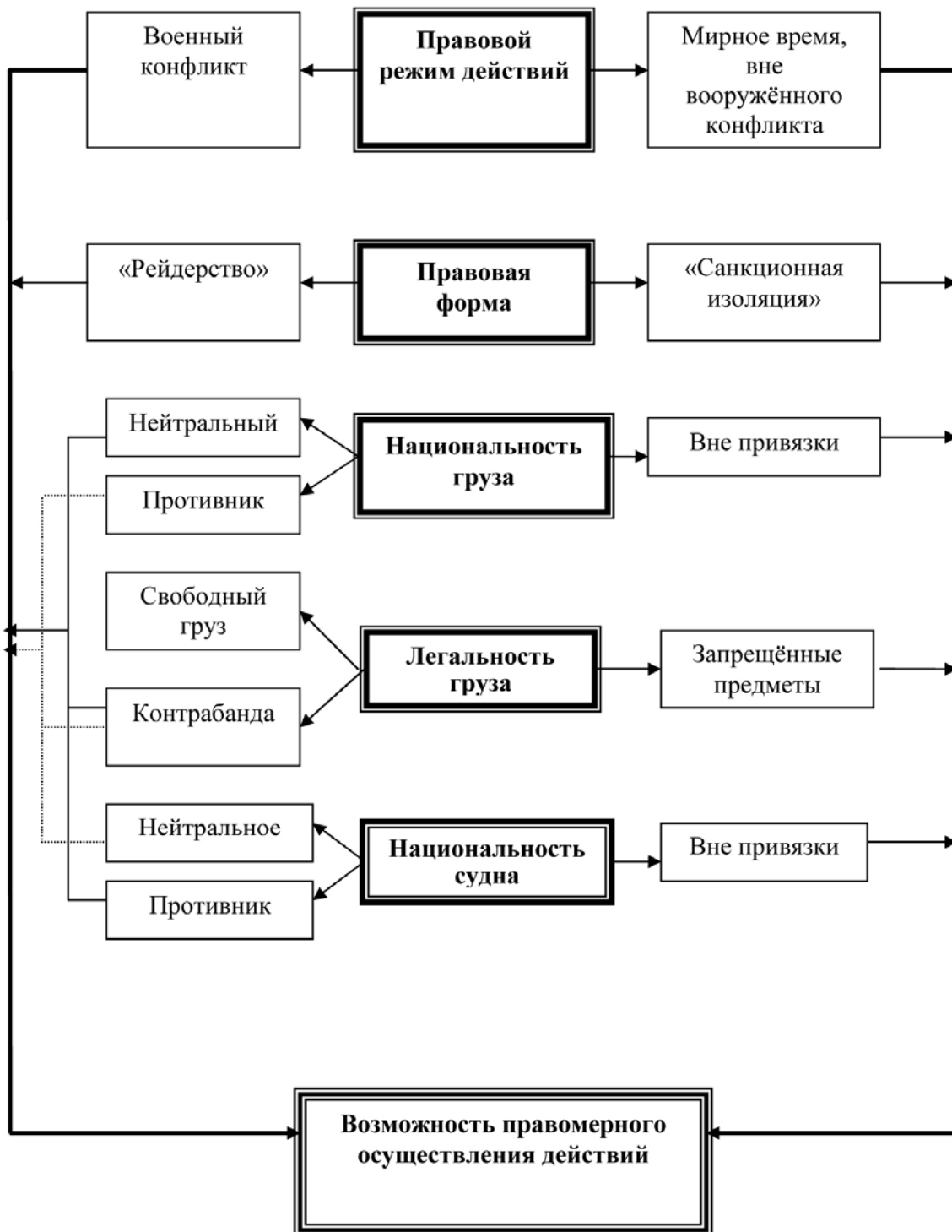


Рис. 3. Определение правомерности проведения действий в отношении груза

некоммерческой государственной службе, пользуются в открытом море полным иммунитетом от юрисдикции какого бы то ни было государства, кроме государства флага. Следовательно, суда, находящиеся в собственности государства или эксплуатируемые только для правительственной некоммерческой службы, а также некоммерческие грузы, находящиеся в собственности государства, обладают так называемым суверенным иммунитетом, т.е. к ним не могут быть применены арест или задержание, а также другие принудительные меры со стороны иностранного государства. Данное правообладание вытекает из международно-правового начала суверенитета государств и их равенства в международных отношениях.

Однако в условиях военного конфликта суда под флагом противника, судовладельцем которых выступает государство-противник, являются «добычей», в отношении которой могут осуществляться принудительные действия, не являясь при этом объектом призовых отношений, а следовательно, и предметом настоящего метода. Установление судовладельца в рамках настоящего метода осуществляется исключительно в отношении торговых судов под флагом государства-противника, а также под флагом нейтральных государств, судовладельцами

которых выступают частные лица, подпадающих под понятие «приз». При этом нейтральная собственность только тогда может быть объявлена призом, если она назначалась служить интересам или целям одного воюющего против другого. Согласно п. 117 «Руководства Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море 1994 г.», неприятельский характер может быть выявлен на основании данных о регистрации, о владельце, о фрахтователе или согласно другим критериям. В условиях же осуществления санкционных действий, в рамках реализации резолюций СБ ООН, осуществление принудительных мер невозможно в отношении судна, владельцем которого является государство (независимо от того, является ли оно собственником или использует его на ином законном основании) в период, когда оно выполняет правительственную службу и преследует целью своей деятельности выполнение публичных функций.

Таким образом, осуществление правомочий, установленных международным договором и обычаем в отношении судна, возможно вне зависимости от его принадлежности государственному либо частному судовладельцу в период военного конфликта. И напротив, в ходе ограничения юрисдикции государства флага над его судном вне военного конфликта объектами вмешательства могут выступать исключительно суда, не обладающие иммунитетом и используемые только в частноправовых целях.

3. Цель, характер действий судна

В ходе надлежащего установления возможности ограничения иммунитета иностранного государства, в рамках концепции функционального иммунитета, приоритетным критерием должна выступать именно цель такой деятельности, выступающая как мысленное отражение потребности субъекта сделки. Вместе с тем определение цели действия судна представляется одним из самых сложных устанавливаемых юридических фактов, вследствие чего осуществление надлежащего контроля остаётся достаточно проблематичным. Прежде всего, это связано с особенностями морского судоходства, которое было и остается весьма закрытым в части возможности установления владельца судна и груза в рамках существующей практики договорных схем использования судна.

В отличие от существующего легального толкования понятия «судовладелец», определение понятия «грузовладелец» в международном и российском национальном законодательстве отсутствует. Возможно предположить, что подобная «многоликость» фигуры «грузовладельца», фигурирующая в качестве участника договора морской перевозки, по-видимому, зависит от цели и характера последней. Так, если морская перевозка обусловлена договором купли-продажи, т.е. является по своему характеру коммерческой (торговой), то порядок и место перехода права собственности на груз, в зависимости от того, является ли данная перевозка международной либо осуществлена в каботаже, определяются либо базисными условиями поставки, либо внутренним законодательством государства. Поэтому разделение фигуры «грузовладельца» на «грузоотправителя» и «грузополучателя», когда они являются, по сути, разными лицами, может быть признаком торговой сделки. При этом сама сделка, носящая, как правило, консенсуальный характер, может быть окончена не только перед осуществлением перевозки либо после её окончания, но также и в период выполнения самой перевозки, причём не единожды. Напротив, морские перевозки, когда отправитель и получатель совпадают в одном лице, могут быть характерны при осуществлении перевозок в публичных целях.

Таким образом, учитывая, что коносамент и морская накладная используются для разных типов перевозок, представляется возможным определить условия использования того или иного вида транспортно-документа в зависимости от цели и характера перевозки. Кроме того, факт, что судно выполняет обязанности правительственной службы и преследует целью своей деятельности выполнение публичных функций, в случае необходимости может быть подтвержден соответствующим сертификатом, заверенным уполномоченным органом суверенного государства.

Однако установление цели и характера действий судна по данным основаниям представляется нецелесообразным в условиях военного конфликта, т.к. судно, осуществляющее перевозку грузов в интересах противника, может быть захвачено в качестве приза в случае отнесения перевозимого им груза к военной контрабанде. Следовательно, в данном случае основанием определения цели деятельности такого судна может служить легальность груза.

4. Легальность груза

Осуществление предусмотренных действий в отношении груза, перевозимого судном, непосредственно зависит от правового режима, а следовательно, и формы, в рамках которой такие действия будут являться легитимными.

В международном праве предметы (грузы), подлежащие захвату либо уничтожению в условиях военного конфликта, безотносительно к национальности его собственника, представляют собой военную контрабанду. Военная контрабанда подразделяется на абсолютную и условную. Предметы абсолютной контрабанды подлежат захвату, если местом их назначения является территория неприятеля или территория, им оккупированная, или если они адресованы его вооруженным силам. При этом не имеет значения, будет ли доставка предметов абсолютной контрабанды совершаться непосредственно или с перегрузкой и последующей перевозкой [6, с. 75-99]. В настоящее время в соответствии с нормами обычного права, в частности согласно ст. 149-150 «Руководства Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море» 1994 г., предметы военной контрабанды устанавливаются и объявляются воюющими на период военного конфликта. Предметы, не включенные воюющей стороной в список контрабанды, являются «свободными предметами», то есть не подлежащими захвату, и могут определяться международным договором или особым соглашением между воюющими сторонами.

В рамках санкционных действий вне военного конфликта перечень запрещённых к перевозке грузов, в отношении которых могут осуществляться принудительные действия, устанавливается резолюцией СБ ООН. При этом в отличие от предметов военной контрабанды, перечень которых, несмотря на постоянное

совершенствование средств ведения войны, может быть установлен и согласован заблаговременно, перечень предметов, подлежащих захвату в условиях исполнения резолюции ООН, зависит от цели принятия последней и, в случае её недостижения, подлежит корректуре либо путём расширения первоначального списка, либо его замены, с учётом корректуры цели, преследуемой мировым сообществом. Кроме того, необходимо отметить, что грузы, запрещённые к перевозке в интересах государства-правонарушителя, именуется не «контрабандой», а «запрещёнными предметами» (п. 14 Резолюции СБ ООН № 1874 (2009 г.); п. 16 Резолюции СБ ООН № 1929 (2010 г.); п. 12-13 Резолюции СБ ООН № 1970 (2011 г.)), что является вполне правомерным, исходя из определения понятия «контрабанда» и «военная контрабанда», выработанных ещё в начале XX века. Следовательно, представляется возможным определить понятие груза, запрещённого к перевозке в интересах государства-нарушителя на основании резолюции СБ ООН, как «запрещённые предметы».

«Запрещённые предметы» – все грузы, следующие в/из портов государства-правонарушителя, поставка, продажа, передача или экспорт которых запрещены положениями резолюций СБ ООН.

5. Национальность груза

Как было указано выше, в условиях военного конфликта предметы (грузы), представляющие собой военную контрабанду, подлежат захвату либо уничтожению, безотносительно к национальности его собственника. Следовательно, руководствуясь принципами призового права, не подлежат захвату лишь грузы, являющиеся «свободными предметами», собственниками которых выступают нейтральные государства либо лица нейтральных государств. В таком случае национальность груза определяется товарораспорядительными документами на груз.

В мирное время, вне вооружённого конфликта, СБ ООН, устанавливая своей резолюцией меры по прерыву морских сообщений, предписывает предотвращать передачу государству-нарушителю любых «запрещённых предметов», независимо от страны происхождения (п. 5 резолюции СБ ООН № 1747 (2007 г.); п. 8 резолюции СБ ООН № 1929 (2010 г.)). Таким образом, на основании принципа «законности груза» осуществление санкционных действий в отношении перевозимого груза возможно исключительно при наличии наименования такого груза в перечне «запрещённых предметов», указанных Советом Безопасности или уполномоченным Комитетом, вне привязки к стране его происхождения.

Таким образом, представленный объектно-ориентированный метод контроля торгового мореплавания позволяет путём предварительного выбора цели действий (ориентирования) определить правомерность таких действий в отношении избранного объекта на основании совокупности юридических фактов, в зависимости от существующего либо устанавливаемого правового режима предполагаемых действий.

В общем случае на основании данного метода представляется возможным правомерное осуществление принудительных действий, направленных на ограничение и контроль торгового мореплавания в следующих случаях:

1) в период военного конфликта в рамках правовой формы «рейдерства», руководствуясь существующими положениями «призового права»: в отношении торговых судов противника и нейтральных государств в случае морской перевозки последними военной контрабанды, вне зависимости от статуса, цели и характера действия судна и национальности груза;

2) в мирное время, вне вооружённого конфликта, в рамках правовой формы «санкционная изоляция»: в отношении торговых судов, осуществляющих перевозку «запрещённых предметов», не обладающих в период такой перевозки «функциональным иммунитетом», вне зависимости от национальности судна и груза.

Список литературы

1. **Беляков В. Г.** О приоритетности целевого критерия функционального иммунитета // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2011. № 9. С. 55-60.
2. **Богуславский М. М.** Международное частное право: современная практика / под ред. М. М. Богуславского и А. Г. Светланова. М., 2000.
3. **Демин Ю. Г.** О проблеме служебного иммунитета в международном праве // Советский ежегодник международного права. М., 1989.
4. **Ерпылева Н. Ю., Гетьман-Павлова И. В.** Автономные кодификации международного частного права на постсоветском пространстве: Азербайджан и Эстония // Законодательство и экономика. 2011. № 5.
5. **Ершов В. А., Сутягин А. В., Кайль А. Н.** Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. **Соболев А. Н.** Очерки призового права. Петроград, 1915. 136 с.
7. **Шак Х.** Международное гражданское процессуальное право. М.: Бек, 2001. 560 с.
8. **Япония утвердила проект закона о досмотре судов КНДР** [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dprk.ru/news/0907/38.htm> (дата обращения: 20.02.2012).

MERCHANT SHIPPING OBJECT-ORIENTED CONTROL METHOD

Vladislav Gennad'evich Belyakov, Ph. D. in Law

Navy Military Educational-Research Centre "Naval Academy named after N. G. Kuznetsov"
navy1000@yandex.ru

The author presents his own method of the object-oriented control of merchant shipping. This method allows determining the legitimacy of the enforcement actions implementation defined by the UN Security Council in accordance with Art. 41 of the UN Charter with respect to the chosen object (ship, cargo) basing on the totality of legal facts (vessel and cargo status, purposes of undertaking carried out by vessel, cargo legitimacy) depending on the existing or established legal regime of supposed actions.

Key words and phrases: merchant shipping; control; sea craft; prohibited items; functional immunity.