

Океанский менеджмент

Выпуск 1 (I)

2017





АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ОКЕАНСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ

Выпуск 1(I)

2017

Научно-практический журнал

Научно-практический журнал

«Океанский менеджмент»

Выходит с 2017 года

Издается ежеквартально

*Издается в сотрудничестве с кафедрой Международного и морского права
Государственного университета морского и речного флота
имени адмирала С.О. Макарова*

Учредитель:

ООО «Агентство морского права»

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в
сфере связи, информационных технологий и массовых
коммуникаций по Северо-западному федеральному округу

Свидетельство о регистрации ПИ № ТУ78-01944 от 25.10.2016

Главный редактор - **А.С. Скаридов**

*В оформлении обложки журнала использована картина И.К. Айвазовского
«Русская эскадра на Севастопольском рейде».*

ООО «Агентство Морского права»

Адрес:

190121 Санкт-Петербург, Калинин переулок, д.4, лит. А

Тел/факс: (812) 495-13-91

Е-mail: mla@oceanlaw.ru

© ООО «АМП», 2017

Информация о журнале

Научно-практический журнал «Океанский Менеджмент» - печатное и электронное издание, публикующее статьи российских и зарубежных ученых, студентов и слушателей Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, по управлению морским транспортом и портовому обслуживанию; международному праву, морскому праву и иностранному законодательству в сфере обеспечения деятельности морского транспорта и морской ресурсодобывающей деятельности.

Журнал адресован преподавателям, аспирантам, докторантам, работникам морской транспортной отрасли и практическим работникам, деятельность которых связана с обеспечением морепользования.

Студенческие и аспирантские работы, опубликованные в журнале отражают результаты научно-исследовательской работы, проводимой в ГУМРФ по направлению подготовки «Правовое регулирование деятельности водного транспорта».

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Ответственный редактор - СКАРИДОВ АЛЕКСАНДР СТАНИСЛАВОВИЧ, доктор юридических наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования, заведующий кафедрой «Международного и морского права» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

Заместитель ответственного редактора - ГРЕВЦОВ ОЛЕГ ВАЛЬТЕРОВИЧ, кандидат юридических наук, доцент кафедры «Международного и морского права» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

Ответственный секретарь - МОРДВИНОВА ТАТЬЯНА БОРИСОВНА, заместитель директора «Агентства Морского права».

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

Бразовская Яна Евгеньевна, доцент кафедры Международного и морского права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

Емельянов Сергей Николаевич, к.и.н., доцент кафедры Международного и морского права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

Орал Нилюфер, профессор университета Билди (Турция), член Комиссии ООН по международному праву (ILC), сопредседатель Специальной группы по Океанам и прибрежным рифам Комиссии IUCN по защите окружающей среды.

Ручкина Гульнара Флюоровна, доктор юридических наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации, федеральный эксперт Рособнадзора Министерства образования и науки РФ, декан юридического факультета, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации.

Скуртис Николас, доктор права, директор Эгейского института морского публичного и коммерческого права (Греция).

СОДЕРЖАНИЕ

От редактора

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Баженова Анна

Международно-правовое регулирование прокладки, эксплуатации и охраны трубопроводного транспорта..... 9

Бахвалова Дарья

Проблемы, связанные с функционированием особых экономических зон, и пути их решения..... 35

Прокопенко Наталья

Проблема международно-правового регулирования рекреационной деятельности в Арктике и Антарктике..... 42

Протопопова Полина

Некоторые вопросы правового регулирования иностранных инвестиций в международном праве..... 52

Удовиков Иван

Роль европейских организаций в формировании международного законодательства по защите работников от дискриминации..... 75

Шаульский Владимир

К вопросу формирования новой отрасли «Международное налоговое право»..... 82

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Бразовская Яна Евгеньевна

Правовое регулирование коммерческого судоходства в акватории Северного морского пути..... 89

Макиенко Дарья

Правовое регулирование обеспечения безопасности мореплавания в полярных водах..... 107

Пискун Лидия

Правовое регулирование разграничения морских пространств Баренцева моря..... 141

Скаридова Мария Александровна

Правовое регулирование охраны морских акваторий путем применения статуса «Морской заповедник»..... 160

Чинякова Елена

Специфика усовершенствования круизной инфраструктуры Санкт-Петербурга.....	169
---	-----

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Николаева Екатерина

Предоставление работникам отпуска в Китае: правовые особенности.....	177
---	-----

Осипова Елизавета Пантелеймоновна

Панкратьев Алексей

Вступление Бельгии, Португалии и Греции в ЕС.....	191
---	-----

От редактора

Уважаемые друзья!

Предлагаемый Вашему вниманию журнал представляет собой научно-практическое издание, посвященное актуальным проблемам управления и правового обеспечения морской коммерческой деятельности.

Наряду с предоставлением возможности аспирантам, ученым и практикам публиковать результаты своих трудов, редакция журнала считает необходимым и важным дать возможность студентам морских учебных заведений и, прежде всего, Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, обучающихся по профилю «Правовое обеспечение деятельности водного транспорта», не только опубликовать результаты своих научных исследований, но и получить практический опыт подготовки их к публичному изданию.

Совершенствование управления морским транспортом одна из первостепенных задач государства. Морской транспорт осуществляет все межконтинентальные и значительную часть внутриконтинентальных перевозок. Кроме того, морской

транспорт выступает в качестве экспортера транспортной продукции, участвуя в перевозках грузов иностранных фрахтователей. Несмотря на большое количество научных журналов в области менеджмента и юриспруденции, наш журнал позиционируется как научно-практическое периодическое издание по проблемам управления и правового регулирования морепользования.

Материалы, представленные в журнале планируется освещать в пяти основных рубриках. Концепция журнала состоит в разработке современных представлений государственном регулировании эксплуатации морского транспорта и коммерческой эксплуатации морских ресурсов.

Редакция журнала предполагает, что он будет востребован практиками и учеными, а также послужит эффективной печатной платформой аспирантам и студентам для их профессионального роста.

Профессор А.С. Скаримов

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Баженова Анна

студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОКЛАДКИ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И ОХРАНЫ ТРУБОПРОВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация: В данной статье рассмотрено международное и национальное законодательство, регулирующее деятельность при прокладке и эксплуатации магистральных трубопроводов. Обозначены крупные сети трубопроводного комплекса и проанализированы договорные отношения в трубопроводном транспорте, выявлены их особенности. Магистральные трубопроводы выделены в отдельную область правового регулирования, а также определены перспективы совершенствования международного и российского законодательства в сфере эксплуатации и охраны трубопроводного транспорта.

Ключевые слова: Магистральные трубопроводы, трубопроводный транспорт, прокладка, эксплуатация, подводные трубопроводы.

Summary: This article deals with international and national legislation governing the laying and operation of pipelines. Marked with a large network of pipeline and analyzed complex contractual relationship to pipeline transportation, identified their features. Pipelines are allocated in a separate area of legal regulation and perspectives of development of international and Russian legislation in the sphere of maintenance and protection of pipeline transportation.

Keywords: Pipelines, pipeline transportation, laying, maintenance, underwater pipelines.

Примерно одна пятая часть потребляемого газа экспортируется. Спрос на природный газ и нефть во всем мире увеличивается с каждым годом. Следовательно, растёт количество экспортно-импортных операций по трубопроводному транспорту. По магистральным

трубопроводам перемещается 100% добываемого газа, 99% нефти, более 25% продукции нефтепереработки.[1] ,

Актуальность темы исследования диктуется прогнозом долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработан Минэкономразвития России), газ, поставляемый по магистральям, может стать главным энергетическим ресурсом Европы в случае, если страны Евросоюза откажутся от строительства и использования АЭС вслед за Германией, которая с марта 2011 г. после катастрофы на японской АЭС «Фукусима-1» закрыла семь из семнадцати действующих реакторов, а к 2022 году закроет все атомные электростанции.

Несмотря на развитие международных перевозок энергоносителей морскими судами, включая развитие морских перевозок сжиженного газа, трансграничные трубопроводы в настоящее время считаются наиболее надежным и экологически оптимальным способом международной транспортировки больших объемов газа. Важное значение имеет и международная транспортировка нефти по трубопроводам.[2]

Именно транспортировка нефти и газа по трубопроводам представляет наибольший интерес в данной статье. Ввиду того, что основные месторождения нефти и газа в России находятся в весьма отдаленных от потребителей районах Севера и Сибири, значение трубопроводного транспорта в рамках государственной политики Российской Федерации очень

велико. Его доля в работе транспортной системы страны постоянно возрастает.[3]

Также обозначается двусторонняя практика согласования заинтересованными государствами правового режима конкретных трансграничных трубопроводов, особенно, в связи с эксплуатацией трансграничных месторождений нефти и газа на континентальном шельфе. Развиваются и многосторонние проекты строительства и эксплуатации трансграничных трубопроводов, предназначенных для транспортировки углеводородов из одного государства в несколько.

Развитие сети трансграничных трубопроводов, разведка и разработка нефтегазовых ресурсов на морском дне, трансграничных месторождений, неоднородность правового режима трубопроводов, потенциальная трансграничность ущерба от аварий на трубопроводе обусловили необходимость урегулирования их международно-правового режима. Подвижность запасов нефти и газа, истощение существующих месторождений неминуемо повлечет за собой строительство новых трансграничных трубопроводов. Этим и определяется актуальность данной темы исследования.

Также остро стоит проблема охраны и эксплуатации трубопроводного транспорта. Современные условия работы трубопровода характеризуются прогрессирующим старением основных фондов. Так, более 50% магистральных

трубопроводов эксплуатируются более 20 лет, а около половины из них - свыше 30 лет.[4]

Нет необходимости лишний раз подчеркивать значение терминологии в международном праве, ибо иногда сам факт применения или конвенционного закрепления некоторого термина имеет серьезные правовые последствия, так как может относиться то или иное техническое сооружение, объект к категориям, правовой статус которых зачастую различен.[5]

Для начала необходимо ввести определение магистрального трубопровода. Потому что это наиболее общее понятие, используемое в работе. Следует помнить, что магистральный трубопровод включает в себя понятие трансграничного трубопроводного транспорта.

Трансграничный подводный трубопроводный транспорт – это вид транспорта, предназначенный для транспортировки продукции по трубам, проходящим по территории двух и более государств и являющимися частью подводной морской трубопроводной системы, которая, за исключением стояков трубопровода, расположена ниже уровня воды при максимальном уровне прилива.

Спрос на газ в мире растет темпами, опережающими спрос на нефть и другие энергоресурсы, увеличение спроса на газ открывает большие возможности для наращивания производства и экспорта газа и одновременно представляет серьезный вызов, потому что понадобится кардинально

ускорить освоение новых месторождений, модернизировать перерабатывающие мощности, расширить газотранспортную инфраструктуру – ввести дополнительные трубопроводы.[6]

Рост добычи нефти и природного газа в России способствует увеличению его экспорта в страны Балтии, Восточной и Западной Европы. Функционируют трубопроводы, по которым газ поступает в большинство европейских стран. В настоящее время формируется объединение газопроводов, следующих из России и стран Северной Европы в единую общеевропейскую систему газоснабжения.

В 2006 г. Европейская комиссия выдвинула идею «целостной», или «интегрированной», морской политики Европейского Союза.[7] Европейский парламент и Совет приняли закон «О создании общих рамок для морского пространственного планирования в Европе». К нему прилагается подробный план действий, оценки воздействия и отчет об итогах широких консультаций с заинтересованными сторонами.[8] Морское пространственное планирование (Maritime Spatial Planning, «MSP»)[9] нацелено включать заинтересованные стороны в планирование их морской деятельности. Оно вошло в число приоритетных направлений этой политики. И уже в июле 2014 г. Европейский парламент и Европейский Совет приняли директиву о создании общей основы для морского пространственного планирования в Европе. Это означает, что каждая страна ЕС сможет свободно

планировать свою морскую деятельности, но региональные и национальные планирование в открытом море должны будут соответствовать минимальным общим требованиям.[10]

Несмотря на все это, межправительственные соглашения с Российской стороной поставки газа и нефти по трубопроводам носят противоречивый характер. И не урегулированы международным правом в области прокладки и эксплуатации трансграничных трубопроводных систем.

Для наглядности приведем примеры. Для начала – «Южный поток». Это глобальный, но так и не реализованный инфраструктурный проект «Газпрома» по строительству газопровода мощностью 63 млрд куб. м через акваторию Черного моря в страны Южной и Центральной Европы в целях диверсификации маршрутов экспорта природного газа и исключения транзитных рисков. Морской участок газопровода «Южный поток» должен был пройти по дну Черного моря от российского побережья до Болгарии.

Но Европарламент в 2011 году принял резолюцию против строительства «Южного потока». По мнению Константина Симонова, руководителя Фонда национальной энергетической безопасности, «Европейская комиссия взяла курс на развал этого проекта. И использует любые политические рычаги для давления на страны, входящие в Европейский союз и кандидатов на вхождение в Европейский союз».[11] Министр

иностранных дел России Сергей Лавров охарактеризовал позицию ЕС как неконструктивную.[12]

И в сентябре 2014 года Европарламент высказался за укрепление единства позиции стран Евросоюза относительно России, призвал ЕС переосмыслить отношения с Россией, отказаться от концепции стратегического партнёрства и найти новый согласованный подход в этом вопросе. Резолюция «Положение на Украине и состояние отношений между Европейским союзом и Россией», в которой изложены эти тезисы, была принята на пленарной сессии Европарламента в Страсбурге. Странам Евросоюза адресован призыв отменить запланированные соглашения с Россией в энергетической отрасли, в том числе по газопроводу «Южный поток». В итоге в 2014 году Болгария по настоянию Еврокомиссии останавливала работы по проекту.

На сегодняшний день остро стоит вопрос о проекте прокладки газопровода «Северный поток-2». В апреле 2017 года Правительство Дании предлагает внести изменения в свое законодательство, чтобы получить право наложить вето на трубопроводные проекты через датские воды. Об этом, в частности, заявил министр энергетики и климата Дании Ларс Кристиан Лиллехолт.

Отметим, что Правовой статус «Северного потока-2», как и любого другого транснационального соглашения,

определяется совокупностью норм международного права и национального законодательства соответствующих государств.

Озабоченность проектом Дания высказала после полученного заявления о строительстве газопровода «Северный поток-2» в территориальных водах Дании. Таким образом, власти показали, что они озабочены своей политической безопасностью в связи со строительством «Северного потока – 2».[13]

С правовой точки зрения, «Северный поток-2» — искусственное сооружение, размещаемое на континентальном шельфе пяти государств. Согласование трассы, обеспечение промышленной, экологической, пожарной безопасности, регулирование экономических условий доступа к нему поставщиков газа - все эти вопросы находятся в юрисдикции прибрежных государств. Для осуществления проекта необходимо заключить межправительственные соглашения. Специальный аспект такого договора составит ответственность за потенциальный ущерб окружающей среде.

Основы правового статуса морских подводных трубопроводов регламентируются ст. 79 Конвенции ООН по морскому праву, которая, в частности, определяет право всех государств прокладывать подводные трубопроводы на континентальном шельфе других государств.

Отметим, что такое право имеют именно государства, а не юридические лица: правительство государства-инициатора

должно обратиться к компетентным органам прибрежных государств с предложением о развитии проекта. Прибрежное государство, в свою очередь, согласовывает трассу прокладки трубопровода, и ничто в международном праве не ограничивает этой его возможности. Национальное законодательство не содержит требований по трассировке подводных морских трубопроводов, но предусматривает учет различных (преимущественно экологических) соображений.[14]

Значительную роль при определении трассировки будут играть соображения национальной безопасности и экономической целесообразности: станут учитываться районы базирования вооруженных сил, локализация трассировок существующих и проектируемых подводных кабелей, участков континентального шельфа, содержащих разведанные или предполагаемые запасы минеральных ресурсов, а также зоны, важные с точки зрения рыболовства.

В случае с «Северным потоком-2» правительство Дании опасается угрозы национальной безопасности. Об этом и заявил министр энергетики и климата Дании Ларс Кристиан Лиллехольт.

Именно во избежание таких противоречий и для упрощения процедуры межправительственных соглашений, настоящее международное право в сфере трубопроводного транспорта требует существенных изменений. А именно -

международное определение правового статуса трансграничного трубопровода.

Регулирование свободы прокладывать трубопроводы и кабели на континентальном шельфе осуществляется в соответствии со статьей 79 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.[15]

Обращаясь к конвенции ООН по морскому праву 1982 года стоит отметить, что статья 79 «Подводные кабели и трубопроводы на континентальном шельфе» устанавливает право государств принимать разумные меры для разведки континентального шельфа, разработки его природных ресурсов и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения от трубопроводов при условии права прибрежных государств.

Определение трассы для прокладки таких трубопроводов на континентальном шельфе осуществляется с согласия прибрежных государств. Конвенция не затрагивает права прибрежных государств определять условия прокладки кабелей или трубопроводов, проходящих по его территории или в территориальном море, или его юрисдикцию в отношении кабелей и трубопроводов, проложенных или используемых в связи с разведкой его континентального шельфа, разработкой его ресурсов или эксплуатацией искусственных островов, установок или сооружений под его юрисдикцией.

То есть такое согласие требуется не для осуществления самого права, а только для определения трассы. Более того, при условии соблюдения права прибрежного государства принимать меры для разведки шельфа и разработки ресурсов, защиты от загрязнения от трубопроводов прибрежное государство «не может препятствовать прокладке или поддержанию в исправности таких коммуникаций».

Право на свободу размещения подводных кабелей и трубопроводов регулируется статьями 112-115 Конвенции ООН по морскому праву. Положения Конвенции касаются осуществления этого права за пределами континентального шельфа.

В соответствии с принципом свободы равному праву каждого государства прокладывать коммуникации по дну открытого моря за пределами континентального шельфа соответствует юридическая обязанность не создавать помех другим государствам в осуществлении свобод открытого моря: все государства имеют право прокладывать по дну открытого моря за пределами континентального шельфа подводные кабели и трубопроводы, учитывая уже проложенные коммуникации.[16]

В Российской Федерации создание, эксплуатация, использование искусственных островов, установок, сооружений, прокладку подводных кабелей и трубопроводов на континентальном шельфе, особенности проведения указанных

работ, а также буровых работ, регулирует Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации».[17] В соответствии с указанным Федеральным Законом прокладывать подводные кабели и трубопроводы на континентальном шельфе могут российские и иностранные заявители, руководствуясь нормами международного права. При условии, что осуществление прокладки трубопровода не препятствует геологическому изучению, разведке и добыче минеральных ресурсов континентального шельфа, а также рыболовства и эксплуатации и ремонту ранее проложенных подводных кабелей, трубопроводов и осуществлению мер по защите и сохранению морской среды, природных ресурсов континентального шельфа.

В случаях, если подводные кабели, трубопроводы используются для разведки и добычи минеральных ресурсов континентального шельфа, условия прокладки подводных кабелей, трубопроводов и трасса их прокладки определяются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством Российской Федерации, по согласованию с федеральными органами исполнительной власти, определенными соответственно Президентом Российской Федерации, Правительством Российской Федерации. В остальных случаях федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный Правительством Российской Федерации, рассматривает поступившие заявки на

прокладку таких подводных кабелей, трубопроводов, согласовывает условия и трассу их прокладки с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и представляет в Правительство Российской Федерации заключение о возможности выдачи разрешений на прокладку таких подводных кабелей, трубопроводов и об условиях выдачи этих разрешений или уведомление об отказе в выдаче этих разрешений.

Проложенные подводные кабели и трубопроводы публикуются в «Извещениях мореплавателям». На такие подводные кабели и трубопроводы распространяется международная защита в соответствии с нормами международного права.

Деятельность по прокладке подводных кабелей и трубопроводов во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации регулируется Постановлением Правительства РФ «Об утверждении Порядка прокладки подводных кабелей и трубопроводов во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации» и ФЗ «О внутренних водах и территориальном море РФ».[18]

Таким образом в качестве источника правил прокладки трубопроводного транспорта выступает конвенция ООН по морскому праву 1982 года. Прокладка трубопроводов

регулируется международным и национальным правом. Определение трассы для прокладки таких трубопроводов на континентальном шельфе осуществляется с согласия прибрежных государств. В Российской Федерации размещение (прокладка) трубопроводов регулируется ФЗ «О континентальном шельфе», ФЗ «О внутренних водах и территориальном море» и ФЗ «Об исключительной экономической зоне». Прокладка подводных кабелей и трубопроводов осуществляется на основании разрешений.

Можно сделать вывод о том, что вопросы прокладки трубопровода регулируются международным и национальным правом, за исключением некоторых повторений и противоречий.

С учетом проведенного исследования следует отметить, что на сегодняшний день в законодательстве не закреплён порядок эксплуатации и охраны трубопроводного транспорта во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации.

Следовательно, необходимо вывести новые правила, по которым будет функционировать вся система трубопроводного права.

Современные условия работы трубопроводного транспорта характеризуются прогрессирующим старением основных фондов. Состоянии трубопроводов по мере увеличения продолжительности эксплуатации под влиянием

процессов старения, накопления повреждений в металле трубопроводов ухудшается.

Циклические воздействия внутреннего давления вызывают накопление усталостных повреждений в зонах дефектов, допущенных при изготовлении труб и проведении строительно-монтажных работ. Эти повреждения часто служат источниками трещин малоциклового усталости. Несовершенство технологии нанесения изоляционного покрытия, применение некачественных материалов, брак строительно-монтажных работ приводят к развитию коррозионных повреждений наружной поверхности трубопроводов. Наличие сероводорода, воды в составе перекачиваемой продукции способствует образованию внутренней коррозии. Все эти факторы в значительной степени увеличивают риск отказов и крупны промышленных аварий, снижают надежность работы трубопроводных систем.

Понятие охраны магистральных трубопроводов включает в себя требования к обустройству трасс трубопроводов, порядку определения границ охранных зон магистральных трубопроводов, условиям использования земельных участков в границах охранных зон магистральных трубопроводов, порядку организации и производства работ в охранных зонах трубопроводов, права и обязанности эксплуатационных организаций в области обеспечения сохранности опасных производственных объектов,

предотвращения аварий на магистральных трубопроводах и ликвидации их последствий.

Цель охраны трубопроводного транспорта заключается в обеспечении сохранности объектов магистрального трубопроводного транспорта природного газа и опасных жидкостей (нефть, нефтепродукты, конденсат, жидкий аммиак и др.), создания условий для нормальной работы магистральных трубопроводов и предотвращения непреднамеренных повреждений трубопроводов.

Некоторые вопросы международно-правовой охраны трубопроводного транспорта отчасти отражены в Конвенции ООН по морскому праву.

В соответствии со статьей 114 «Разрыв или повреждение подводного кабеля или трубопровода владельцами другого подводного кабеля или трубопровода» Конвенции ООН по морскому праву, каждое государство принимает необходимые законы и правила, предусматривающие, что, если находящиеся под его юрисдикцией лица, которым принадлежит подводный кабель или трубопровод в открытом море, причиняют при прокладке или ремонте этого кабеля или трубопровода разрыв или повреждение другого кабеля или трубопровода, они несут расходы по ремонту.

Также каждое государство принимает необходимые законы и правила, для того чтобы владельцы судов, которые могут доказать, что они пожертвовали якорем, сетью или какой-

либо другой рыболовной снастью во избежание повреждения подводного кабеля или трубопровода, могли получить возмещение от владельца этого кабеля или трубопровода при том условии, что ими предварительно были приняты все разумные меры предосторожности.

Этого, конечно, недостаточно для обеспечения трансграничной безопасности трубопроводного транспорта.

Для решения проблем, стоящих перед международным правом в сфере трубопроводного транспорта, необходимо создание кодифицированного международного кодекса по вопросам эксплуатации и охраны трубопроводного транспорта.

Кодекс должен быть изложен в общих понятиях, с тем чтобы он смог получить широкое применение. Несомненно, различные уровни управления на берегу или на местах прокладки, охраны и эксплуатации, потребуют различных уровней знания изложенных вопросов.

Деятельность в сфере трубопроводного транспорта в соответствии с новым кодексом будет осуществляться на принципах внутригосударственного регулирования охраны и эксплуатации трубопроводного транспорта стран-участников; сочетания интересов государства с интересами субъектов транспортной деятельности и их взаимной ответственности; соответствия нормам международного права; безопасности транспортной деятельности для жизни и здоровья человека,

окружающей среды, в том числе растительного и животного мира, а также культурных ценностей.

Цель Кодекса состоит в обеспечении безопасности трубопроводного транспорта, предотвращение несчастных случаев или гибели людей и избежание вреда окружающей среде, в частности морской среде, и имуществу.

Каждая страна участница должна будет разработать на основании настоящего Международного кодекса кодифицированный национально-правовой акт, направленный на организацию прокладки и эксплуатации трубопроводного транспорта. А также обязательные правила охраны трансграничных трубопроводов. При этом обязательным условием будет являться создание компании, координирующей деятельность исполнительных органов государственной власти в области организации надлежащей охраны трубопроводного транспорта.

Цели Компании по организации охраны должны, помимо прочего: обеспечить безопасную практику эксплуатации трубопровода, безопасную для человека окружающую среду; оценить все идентифицированные риски, связанные с трубопроводом и окружающей средой и организовать соответствующую защиту от них; постоянно совершенствовать навыки персонала охранительных организаций в сфере трубопроводного транспорта по управлению безопасностью трубопроводного транспорта,

включая готовность к аварийным ситуациям, относящимся как к безопасности, так и защите окружающей среды;

Функциональные требования к компании в системе управления безопасностью включают следующие требования: политику в области безопасности и защиты окружающей среды; инструкции и процедуры для эксплуатации трубопровода и защиты окружающей среды, согласно соответствующему международному праву и законодательству государства эксплуатирующей организации; процедуры передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений данного Кодекса; процедуры подготовки к аварийным ситуациям и действий в аварийных ситуациях; процедуры проведения внутренних аудиторских проверок и процедуры пересмотра управления.

На национально-правовом уровне, также, как и на международном, следует создать Единый Кодекс Российской Федерации по вопросам эксплуатации и охраны трубопроводного транспорта. Который будет включать правила прокладки и эксплуатации трубопровода во внутренних морских водах, территориальном море и исключительной экономической зоне, континентальном шельфе. В нем также будут отражены функции координационных органов по охране трубопроводного транспорта в целях недопущения загрязнения окружающей морской среды и ликвидации разливов опасных веществ.

Единый Кодекс должен состоять из 3 разделов: порядок, регулирующий размещение трубопроводного транспорта во внутренних морских водах и территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе; правила эксплуатации трубопроводного транспорта во внутренних морских водах и территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе; порядок охраны трубопроводного транспорта, функции координационного центра, регулирующего безопасность магистрального трубопровода.

В первом разделе будут собраны воедино и дополнены положения из Федерального закона от 30.11.95 № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации», а именно: Глава IV. Он будет регулировать размещение (прокладку) трубопроводного транспорта. Также в первый раздел войдет Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил выдачи разрешений на прокладку подводных кабелей и трубопроводов на континентальном шельфе Российской Федерации».

В основу правил прокладки трубопровода во внутренних морских водах и территориальном море будет положен Федеральный закон «О внутренних морских водах, прилегающей зоне и территориальном море РФ». В частности, статья 16 «Поисково-спасательные и судоподъемные операции, создание, эксплуатация, использование искусственных островов,

установок, сооружений, проведение буровых работ, прокладка подводных кабелей, трубопроводов во внутренних морских водах и в территориальном море» и Постановление Правительства «Об утверждении Порядка прокладки подводных кабелей и трубопроводов во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации». А также «Порядок создания, эксплуатации и использования искусственных сооружений и установок во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации». Но только лишь положения, регулирующие правила размещения трубопроводного транспорта.

Во втором разделе применению подлежат вышеуказанные нормативно-правовые акты, но в сфере эксплуатации трубопроводного транспорта. И статья 16.1 Федерального закона «О континентальном шельфе Российской Федерации», регулирующая особенности эксплуатации, использования искусственных островов, установок, сооружений, подводных трубопроводов, проведения буровых работ при региональном геологическом изучении, геологическом изучении, разведке и добыче углеводородного сырья, а также при транспортировке и хранении нефти и нефтепродуктов во внутренних морских водах и в территориальном море»

Порядок эксплуатации трубопроводного транспорта на континентальном шельфе на сегодняшний день в достаточной

мере отражен в ФЗ «О Континентальном шельфе Российской Федерации», включая порядок создания плана по ликвидации разлива нефти. Тогда как во внутренних морских водах и территориальном море, такой план не предусмотрен.

Поэтому кроме кодификации законодательства в сфере эксплуатации трубопроводного транспорта следует выработать основные требования к новому плану по ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов во внутренних морских водах и территориальном море.

Требования устанавливают общие правила планирования мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов и чрезвычайных ситуаций, обусловленных разливами нефти и нефтепродуктов, а также определяют порядок согласования и утверждения планов по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов и соответствующих им календарных планов оперативных мероприятий при угрозе или возникновении чрезвычайных ситуаций для функциональных и территориальных подсистем единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и организаций, независимо от форм собственности, осуществляющих разведку месторождений, добычу нефти, а также переработку, транспортировку, хранение и использование нефти и нефтепродуктов.

Органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления следует утвердить соответствующие требования к разработке планов по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов с учетом особенностей территорий.

Планом должны предусматриваться: прогнозирование возможных разливов нефти и нефтепродуктов; количество сил и средств, достаточное для ликвидации чрезвычайных ситуаций, связанных с разливом нефти и нефтепродуктов, соответствие имеющихся на объекте сил и средств задачам ликвидации и необходимость привлечения профессиональных аварийно-спасательных формирований; организация взаимодействия сил и средств; состав и дислокация сил и средств; организация управления, связи и оповещения; порядок обеспечения постоянной готовности сил и средств с указанием организаций, которые несут ответственность за их поддержание в установленной степени готовности.

Охрана трубопроводного транспорта регламентируется Постановлением Правительства РФ «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта».[19]

Эксплуатирующие организации объектов инфраструктуры морского транспорта должны обеспечить выполнение требований безопасности их эксплуатации.

В Едином Кодексе РФ также следует определить охранные зоны трубопроводного транспорта, правила обустройства трасс, а также организация и обустройство работ в охранных зонах.

Охранная зона объектов системы магистрального трубопроводного транспорта, магистрального трубопровода - территория вдоль трассы трубопроводов и вокруг технологических объектов магистрального трубопроводного транспорта, необходимая для обеспечения безопасности эксплуатации указанных трубопроводов и объектов. На данной территории устанавливаются особые условия землепользования в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.[20]

Таким образом анализ российского законодательства в сфере трубопроводного транспорта показал, что нормы, регулирующие прокладку, эксплуатацию и охрану трубопроводного транспорта разрознены, не имеют четкой структуры, слабо связаны между собой. Также прослеживаются повторения одних и тех же норм в разных нормативно-правовых актах и значительные пробелы в области регулирования охраны и эксплуатации трубопроводного транспорта. В свою очередь международно-правовые нормы не отвечают в достаточной степени современным требованиям к эксплуатации и охраны.

Поэтому необходимо создание Международного Кодифицированного кодекса и национально-правового Единого

Кодекса прокладки эксплуатации и охраны трубопроводного транспорта. Так же к рекомендациям национально-правового характера были отнесены создание координационного органа, регулирующего охранительные органы государственной власти и выработка плана по ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов во внутренних водах и территориальном море.

Список использованных источников и литературы:

1. «Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года» (разработан Минэкономразвития России) [Электронный ресурс] Режим доступа: URL:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144190/ (дата обращения: 10.05.2017)
2. Попондуполо В.Ф. Энергетическое право и энергетическое законодательство: общая характеристика, тенденции развития. Энергетика и право. М.: Издательство «Юрист», 2008. С.144
3. Городов О.А. Введение в энергетическое право: учебное пособие. М., 2012. С.67
4. Решение Совета глав правительств СНГ «О Межгосударственной программе Высоконадежный трубопроводный транспорт» (Принято в г. Ялте 08.10.1999) // Содружество. Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ. № 3(33). С. 94.
5. Скаридов А. С. Морское право: учебник для магистров. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, 2014. С.161
6. Стенограмма выступления В.В. Путина на Саммите форума стране – экспортеров газа (Тегеран, 2015г.) [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/50755> (дата обращения: 17.05.2017)
7. Регламент (ЕС) No 1255/2011 Европейского парламента и Совета от 30 ноября 2011 г., учреждающий программу поддержки дальнейшего развитие интегрированной морской политики (05.12.2011) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52009SC1343> (Дата обращения 02.06.2017)
8. Сопроводительный документ к докладу комиссии Совету, Европейскому парламенту, Европейскому экономическому и социальному Комитету и Комитету регионов отчет о ЕС комплексной морской политики / СОМ(2009) 540/2009/1343 финал
9. Морское пространственное планирование [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: http://marineplanning.org/pdf/msp_best_practices.pdf (Дата обращения 02.06.2017)

10. Вершинин А.П. Энергетическое право: учебно-практический курс. СПб.: Издательский дом С.-Петербургского государственного университета; Издательство юридического факультета СПбГУ, 2007. С.129
11. Сетевое издание «Дождь». [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: https://tvrain.ru/news/severnuy_potok_-397796/ (Дата обращения 20.07.2017)
12. Сетевое издание ООО «Лента.Ру». [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: https://lenta.ru/news/2014/06/09/south_stream/ 1999–2017 (Дата обращения 03.06.17)
13. Интернет-портал «Российской газеты». [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: https://lenta.ru/news/2017/04/10/southstream2_dania/ (Дата обращения 03.06.2017)
14. Гумеров С. Правовой статус Северо-Европейского газопровода // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2006. №4 (4). Режим доступа: URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/pravovoy-status-severo-evropeyskogo-gazoprovoda> (дата обращения: 20.06.2017).
15. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) // Собрание законодательства РФ, 01.12.1997, № 48, ст. 5493
16. Ситников С.Л. Гражданско-правовое регулирование транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов: актуальные проблемы соотношения вещно-правовых и обязательства-правовых отношений. Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. М., 2007. С.273
17. Федеральный закон от 30.11.1995 N 187-ФЗ (ред. от 02.05.2015) «О континентальном шельфе Российской Федерации». «Собрание законодательства РФ», 04.12.1995, № 49, ст. 4694
18. Федеральный закон от 31.07.1998 3 155-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 03.08.1998, № 31, ст. 3833
19. Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 № 620 (ред. от 26.03.2014) «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта» // Собрание законодательства РФ. 23.08.2010. № 34. ст. 4475.
20. Проект Федерального закона № 99045329-2 «О магистральном трубопроводном транспорте» (ред., принятая ГД ФС РФ в I чтении 21.09.1999) Стадия рассмотрения проекта. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=PRJ&n=953#0> (Дата обращения 15.06.2017)

Бахвалова Дарья

студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН, И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Аннотация: статья посвящена вопросам, возникающим в процессе создания, регламентации деятельности и функционирования особых экономических зон, а также разрешению проблем, вытекающим из осуществления предпринимательской деятельности на территории портовых особых экономических зон.

Ключевые слова: функционирование особых экономических зон, портовые экономические зоны, свободный порт.

Summary: The article is devoted to issues arising in the process of creating, scheduling activities and functioning of special economic zones and the resolution of problems arising from the implementation of entrepreneurial activity on the territory of port special economic zones.

Key words: the functioning of special economic zones, port economic zone, free port.

На данный момент времени в мире существует более 1800 особых экономических зон.[6] Страны рассматривают эти зоны, как инструмент стимулирования роста экономики, развитие технологий и инноваций, а также создание новых рабочих мест. Однако, диалог между сторонами для улучшения регулирования на нормотворческом уровне имеет важное значение для увеличения потенциала особых экономических зон. Создание особых экономических зон (далее – ОЭЗ) и в

частности портовых привлекает иностранные инвестиции в страну, что выгодно для национальной экономики. Но также при их функционировании может возникать множество проблем, которые требуют не только национального рассмотрения, но и наднационального решения.

Одной из проблем, которая присуща некоторым портовым особым экономическим зонам, в том числе и российским, это ограничение видов деятельности осуществляемых в портах. Анализ нормативно-правовой базы[1,2] позволяет определить основные проблемы лимитирования видов сборочного производства. «В то же время эффективность развития свободных портов мира (аналоги портовых особых экономических зон (далее – ПОЭЗ) свидетельствует о комплексном характере их деятельности и о том, что основной сферой деятельности, обеспечивающей эффективное развитие ПОЭЗ, является именно сборочное производство».[4] Расширение перечня видов сборочного производства, осуществляемых на территориях ПОЭЗ, позволит развить инвестиционную привлекательность зоны в разных направлениях. Решением проблемы ограничения видов деятельности, реализуемых в портах, может стать предоставление возможности администрациям и управлениям свободных портов самим определять виды осуществляемой деятельности в зоне, согласно особенностям каждого района.

Вторая проблема — это ограничение перечня налоговых льгот и тарифов. Возможно предоставление пониженных ставок тарифов на воду, электроэнергию и газ. В Белоруссии и Казахстане[4] такие налоги есть, режим данных ОЭЗ чуть благоприятнее в этой области.

Предпринимательская деятельность не столь востребована в тех государствах, где статус Свободного порта может получить зона, где отсутствуют комплексы, предназначенные для посадки пассажиров на суда и их высадки. Таким образом, на получение статуса особой экономической зоны претендуют резиденты, осуществляющие исключительно грузовые перевозки. Следовательно, исключение ограничивает возможность поступления инвестиций со стороны компаний, оказывающих услуги широкого потребления.

Зачастую «хорошая идея, провозглашенная на федеральном уровне, не находит эффективного практического воплощения на уровне регионов.»[5] Это происходит из-за того, что региональное руководство может иметь недостаточно информации о ключевых аспектах мировой экономики. Тем самым уменьшается конкурентоспособность на территории зоны и условия для крупных мировых компаний становятся непривлекательными. В частности, данная проблема затрагивает комплекс инновационного строительства и инноваций в целом.

Программа зоны должна быть ориентирована на широкий сектор экономики, в том числе коммерческой и

производственной деятельности и профессиональных услуг, таких как складирование и перевалку. Чтобы снизить нагрузку на государственные ресурсы и повысить эффективность зоны, частный сектор следует поощрять, чтобы помочь развить его. Некоторые страны разработали управляемые зоны, которые были менее эффективны, чем их частные аналоги.

В конкретных особых экономических зонах требования к их функционированию варьируются от государства к государству. В виде отдельных таможенных зон, созданных для стимулирования торговли и прямых иностранных инвестиций, ОЭЗ подлежат регулированию уникальными нормативно-правовыми актами. Эти особенности обеспечивают возможности для законного бизнеса, но также присутствуют недостатки, которые вызывают его злоупотребления со стороны криминальных элементов. Наличие уязвимостей в системе делают зоны привлекательными для отмывания денежных средств и финансирования терроризма. Хотя законы изменяются для обеспечения различных финансовых выгод для стран и регионов, они представляют уязвимость. Такие привилегии, как пониженная ставка таможенных пошлин и налоговые льготы, упрощенные административные процедуры и право беспошлинного ввоза сырья, оборудования, запасных частей может привести к уменьшению контроля государственными органами на территории зоны. Незаконная предпринимательская деятельность в зонах свободной торговли

влияет не только на юрисдикцию одного государства, но и на те страны, где зоны отсутствуют. Поскольку товары могут перевозиться из-за одного государства в другое, если у них заключено соглашение о единой таможенной зоне, тем самым создаются благоприятные условия для отмывания денег и финансирования терроризма.

В некоторых случаях не ясно кто имеет право осуществлять контроль правительство или таможенные органы. Отсутствие контроля со стороны таможенных органов вызывает проблемы в областях интеллектуальной собственности, безопасности цепи поставок, мошенничества и других неналоговых преступлений.

Некоторые виды товаров особенно уязвимы из-за их стоимости, размера, высокой тарифной ставки. Любой один из этих элементов делает товары привлекательным для потенциального злоупотребления правом, особенно с помощью свободных портов как открытой платформы для торговли. Большой объем контейнеров, то есть легкость их переупаковки и изменение обозначений на товарах, а также отсутствие надзора предоставляют возможность использования различных способов избегания высоких налоговых ставок на акцизные товары.

Нарушения прав интеллектуальной собственности трудно обнаружить в момент осмотра груза. В среде с несколькими проверками крупногабаритных грузов было бы

относительно легко воспользоваться ослаблением надзора за импортом.

Согласно отчету Группы разработки финансовых мер борьбы с отмыванием денег (далее – ФАТФ)[3] описан случай, который привел к тщательному анализу финансовых потоков, существующих между головным офисом бельгийского компании и ее дочерней организацией, расположенной в свободной зоне Объединенных Арабских Эмиратов (далее – ОАЭ). Главная компания использовала иностранную дочернюю компанию, чтобы снять средства головного офиса и передать их в дочерней компании в ОАЭ. Эти средства были также переведены в другие Зоны, свободные от налоговых сборов. Анализ счетов в Бельгии не выявили конечный пункт назначения средств. Тогда данная компания была продана и средства от ее продажи были переданы дочерней компании в ОАЭ. Часть этих средств затем вернулся в Бельгию в форме дивидендов. Тем самым «каскад» компаний, одна из которых находилась на территории особой экономической зоны позволил провести манипуляции с денежными средствами.

На пленарном заседании в октябре 2016 года Группы разработки финансовых мер борьбы с отмыванием денег обсуждался прогресс в борьбе с отмыванием денег и противодействием финансированием в свободных зонах Гонконга, Тринидад и Тобаго, что обуславливается сильным свободным режимом на этих территориях.

Подводя итог, стоит отметить, что для повышения эффективности функционирования особых экономических зон на мировом и национальных уровнях, необходимо постоянное проведение совершенствования законодательства в указанной сфере, также появляется необходимость в создании оптимальных методов контроля за его исполнением. Более того, обязательным условием является налаживание правовой, экономической ситуаций в мире, и конечно же, обеспечение достойного уровня контроля за деятельностью организаций и лиц, осуществляемой свою деятельность на территориях ОЭЗ. Это позволит привлечь новых резидентов и обеспечит устойчивое развитие территорий дислоцирования ОЭЗ.

Список использованных источников и литературы:

1. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18.05.1973) (в ред. Протокола от 26.06.1999) // Собрание законодательства РФ. 08.08.2011. № 32. Ст. 4810 (опубликовано без специальных приложений)
2. Закон о Свободных зонах 1990 года (AktaZonBebas 1990(438)) // URL: <http://www.customs.gov.my>;
3. Money Laundering vulnerabilities of Free Trade Zones, March 2010 // URL: www.fatf-gafi.org;
4. Быкова Е. Н. Проблемы развития портовых особых экономических зон в России // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2011. №2 (10). С.177-178;
5. Жиркова С.В. Развитие особых экономических зон в России как инструмент повышения инновационного потенциала: недостатки, преимущества и перспективы // Социально-экономические явления и процессы, 2012. №7-8. С.26;
6. «UNIDO supports first World Free and Special Economic Zones Summit in Geneva» // URL: <https://www.unido.org/>.

Прокопенко Наталья

студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

ПРОБЛЕМА МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЕКРЕАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В АРКТИКЕ И АНТАРКТИКЕ

Аннотация: Статья посвящена вопросам, возникающим при правовом регулировании рекреационной деятельности в полярных регионах и разрешению проблем, вытекающим из неэффективности данного регулирования.

Ключевые слова: рекреационная деятельность в полярных регионах, туристская деятельность в полярных зонах, правовое регулирование туризма в Арктике и Антарктике, безопасность пассажиров.

Summary: The article is devoted to issues arising in the legal regulation of recreational activities in the polar regions and to resolve the problems arising from the ineffectiveness of this regulation.

Key words: recreational activities in the polar regions, tourism activity in the polar zones, legal regulation of tourism in the Arctic and Antarctica, the safety of passengers.

Арктика наравне с Антарктикой одни из самых труднодоступных регионов с уникальным ландшафтом. Несмотря на суровые климатические условия, полярные зоны с их исключительной нетронутой природой являются перспективными зонами для развития различных видов рекреационной деятельности, самые доходные среди которых это: морские круизы, научные, экстремальные, спортивные и оздоровительные направления туристского бизнеса. Туризм в полярных регионах – явление, ежегодно набирающее обороты, а

также имеющее определенную специфику из-за особых природных и инфраструктурных условий, и потому требующее четкого международного и государственного регулирования, поддержки и контроля, которые могут направить и ускорить его рост, а также решить ряд проблем, которые невозможно решить на уровне туристских компаний.

Развитие арктического и антарктического туризма приводит к увеличению интенсивности судоходства, к продолжительности летней навигации в отдаленные полярные регионы, что влечет за собой существенные неблагоприятные последствия, в том числе связанные с повышенной опасностью для жизни туристов в случае аварийного бедствия при затруднительной организации поисково-спасательных работ в отдаленные регионы, покрытые льдом, которые и являются целью полярного туризма.

В целях повышения безопасности пассажиров при мореплавании необходимо разрешить некоторые вопросы и закрепить правовое регулирование их положений в международных нормативно-правовых актах. Соответствуют ли российские ледоколы, переоборудованные под туристические суда, необходимым требованиям безопасности и нужным количеством спасательных средств? Будет ли достаточно этих спасательных средств для поддержания жизнедеятельности пассажиров на протяжении нескольких дней в высоких полярных широтах? Учитывая отдаленность и климатические

особенности полярных регионов, должны ли туристы иметь необходимую квалификацию для осуществления спасения жизни на море при аварийных ситуациях? Должны ли пассажиры проходить предварительную подготовку к туру с целью получения необходимых знаний и навыков для осуществления туризма в полярные регионы?

На сегодняшний день международно-правовые нормы, регулирующие организацию исключительно полярной рекреационной деятельности, отсутствуют, однако постепенное внедрение коммерческого судоходства в Арктике и Антарктике требует разработки и принятия более строгих и конкретно направленных норм в ее организации, в том числе при обеспечении безопасности человеческой жизни на море и охраны морской среды, в отличие от универсальных норм, регулирующих организацию туристской деятельности.

Правовое регулирование полярного туризма в настоящее время попадает под действие: международных договоров, носящих глобальный характер; региональных соглашений о безопасности судоходства и об охране окружающей среды; норм национальных законодательств прибрежных государств, содержащих нормы обязательного и рекомендательного характера по обеспечению безопасности мореплавания.

На министерской сессии Арктического Совета 12 мая 2011 года в Гренландии было подписано «Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасении в

Арктике»[6], в которое вошли положения, не нашедшие отражения в Конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года (SAR-79)[2] и Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года.[4] Правительства Дании, Исландии, Канады, Норвегии, РФ, США, Финляндии и Швеции подписали соглашение, определяющее сферу применения и разграничения поисково-спасательных работ между сторонами, согласно которому операцию по поиску и спасению проводит сторона, на территории которой случилось происшествие в соответствии с законами и правилами этой стороны. Страны регулярно проводят встречи в целях рассмотрения и решения вопросов практического сотрудничества.

Но указанное соглашение, имеющее большое значение для создания регионального подхода восьми арктических стран к проведению поиска и спасения людей на море в случае чрезвычайных происшествий, также не вполне эффективно, поскольку конкретизируется лишь на способах взаимодействия правительств данных государств. В соглашении не принимается во внимание тот факт, что из коренных народов Арктической зоны могут формироваться аварийно-спасательные команды, которые будут отправляться на проведение поисково-спасательных работ из различных местных общин, расположенных по берегам Арктики. Сотрудничество между правительствами различных государств, безусловно, является первостепенным и необходимым, но на практике быстрое

реагирование и начало проведение спасательных работ возможно только при взаимодействии с местными жителями.

Например, подобная ситуация наблюдалась 20 апреля 2010 года при аварии нефтяной платформы «Deepwater Horizon», когда во время разлива нефти некоторые ловцы крабов на лодках, находящиеся поблизости, хотели помочь в устранении последствий разлива, но их попытки не увенчались успехом. Местные рыбаки столкнулись с отсутствием налаженных каналов связи и разработанных и действующих планов по предоставлению им средств для участия в очистке морской поверхности, а береговая охрана США и британская нефтегазовая компания BP, оператор нефтяной платформы начали нанимать рыбаков ближайшего региона для содействия в проведении работ по устранению нефти только спустя двое суток с момента аварии. А эффективность при спасении вследствие взаимодействия с близлежащими поселениями продемонстрировала ситуация, случившаяся 27 августа 2010 года, когда двухпалубное пассажирское судно «Clipper Adventurer» село на мель недалеко от инуитской деревни Куглуктук на территории Северо-Западного прохода. Первым судном Канадской береговой охраны, пришедшим из моря Бофорта на помощь, стал ледокол «Amundsen», на борт которого перешли все пассажиры круизного судна, кроме экипажа. Рейс занял около полутора суток. Жители инуитской деревни, которая стала первой ближайшей остановкой ледокола, открыли

помещение общественного центра, чтобы пострадавшие могли переночевать, был открыт местный магазин, а многие жители принесли в качестве помощи одеяла, подушки и другие средства первой необходимости.

Международные договоры в силу своей универсальности не способны в полной мере обеспечивать безопасность пассажиров при реализации уникального туристского продукта.

Например, правовое регулирование требований по безопасности при постройке, оборудовании и эксплуатации судов осуществляет Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (далее – СОЛАС-74)[1], которая распространяется и на туристские суда, однако не учитывает особенности арктического и антарктического климата, в том числе осложнения, вызываемые при операциях по спасению людей на море с большим скоплением льда в водах, окружающих полярные зоны. Такие положения СОЛАС-74 как безопасность при постройке и эксплуатации судов, в отношении только полярных регионов получили закрепление в Международном кодексе для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (далее – Полярный кодекс)[5], который вступил в силу в начале 2017 года и явился набором поправок в СОЛАС-74 и Конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1954 года (далее – МАРПОЛ)[3]. Напрямую Полярный кодекс сферу туризма не затрагивает, но поскольку он является

международным документом, регулирующим судоходство конкретно в Арктике и Антарктике, то под его действие попадает и полярная туристская деятельность.

Несмотря на то, что туризм косвенно попадает под действие Полярного Кодекса, отсутствие положений регулирующих исключительно туристскую деятельность приводит к ряду проблем. Одним из таких неразрешенных вопросов остается несоответствие транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров необходимым стандартам и требованиям. В России, например, в качестве транспортных средств осуществляющих перевозку пассажиров в арктический регион используются атомные ледоколы. Ледоколы, с одной стороны, способны осуществлять маршруты в самые отдаленные полярные регионы, полностью покрытые льдами, с другой стороны, считать их полностью безопасными и отвечающими требованиям пассажирских судов нельзя.

В 1994 году стороны Договора об Антарктике[7] выработали дальнейшие рекомендации по вопросам туризма и деятельности негосударственных организаций в Антарктиде. «Руководство для посетителей Антарктиды»[9] предназначено для разъяснения посетителям континента их обязанностей в соответствии антарктическим договором и Протоколом к Договору об Антарктике по защите окружающей среды 1991 года[8], а также касается защиты диких животных Антарктики в интересах научных исследований, личной безопасности и

воздействия на окружающую среду. А туристские компании, организующие антарктические круизные туры, создали Международную ассоциацию антарктических туристских операторов для обеспечения безопасности и повышения экологической ответственности при реализации туров в Антарктиду.

Решением рассмотренной выше проблемы может являться разработка и принятие нового регионального нормативно-правового акта, который будет осуществлять правовое регулирование поисково-спасательных работ в арктическом регионе с помощью мер по территориальному разграничению поисковых зон при взаимодействии с коренными народами полярных регионов. Также в этом акте будут зафиксированы положения об определенных вложениях для осуществления мониторинга и самих работ по спасению пассажиров в аварийных ситуациях при участии местных жителей, которые должны быть возложены на государственные и частные сектора. Определенные капиталовложения требуются и на закупку в запасы местных общин необходимой провизии и средств первой необходимости для пострадавших туристов.

Также необходимо для обеспечения эффективной работы Полярного кодекса фиксации в нем всех сфер деятельности в полярных зонах, в том числе рекреационной. Включение в Полярный кодекс главы, отдельно затрагивающей

исключительно туристскую деятельность, позволит предотвратить ряд проблем, связанных с безопасностью пассажиров на море. Положения, которые могут быть включены в главу о полярном туризме для повышения безопасности пассажиров:

1. Требования к оснащению необходимым числом поисково-спасательных средств ледоколов, осуществляемых массовую перевозку пассажиров в отдаленные полярные зоны;

2. Обязательства по осуществлению предварительной подготовки пассажиров к полярным круизам, разработка стандартов поведения при полярном мореплавании и досрочное ознакомление туристов с требованиями по их обязательному соблюдению;

3. Рекомендации государствам по разработке определенных программ для туристов с целью получения необходимых знаний и навыков по спасению жизни в отдаленных полярных регионах в случае наступления чрезвычайных положений.

Полярные регионы – это суровые пространства, где нужны серьезные гарантии безопасности для туристов, необходимы надежные суда и развитая сеть спасательных станций. Однако соблюдение перечисленных требований без эффективного правового регулирования невозможно.

Список используемых источников и литературы:

1. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) (с изменениями на 01.01.2016) (редакция, действующая с 01.01.2017)
2. Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (SAR-79) (заключена в г. Гамбург 27.04.1979) (с изм. от 01.07.2006) // Официальный сайт ИМО. Режим доступа: www.imo.org
3. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78) (с изменениями на 26 сентября 1997 года) // Официальный сайт ИМО. Режим доступа: www.imo.org
4. Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) (с изм. от 26.10.1990) (с изм. и доп., вступ. в силу на 01.01.2000) // Официальный сайт ICAO. Режим доступа: www.icao.int
5. Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс) (вступил в силу 01.01.2017) // Официальный сайт ИМО www.imo.org;
6. Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике (от 12.04.2011). Режим доступа: URL: http://library.arcticportal.org/1474/3/Arctic_SAR_Agreement_RUS_FINAL_for_sig_nataure_21-Apr-2011.pdf
7. Договор об Антарктике 1959 года (Вашингтон, 1 декабря 1959 г.) // Официальный сайт National Science Foundation. Режим доступа: www.nsf.gov
8. Протокол об охране окружающей среды к Договору об Антарктике от 04.10.1991 (ратифицирован ФЗ от 24.05.1997 № 79-ФЗ, вступил в силу для РФ 14.01.1998 года) // Официальный сайт Секретариата Договора об Антарктике. Режим доступа: www.ats.aq/r/ep.htm;
9. Руководство для посетителей Антарктиды // Официальный сайт Секретариата Договора об Антарктике. Режим доступа: www.ats.aq/documents/recatt/Att245_r.pdf.

Протопопова Полина

студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВЕ

Аннотация: тема правового регулирования иностранных инвестиций на международном уровне признается весьма актуальной. Первоочередным возникает вопрос об источниках подобного регулирования. Претензии, касающиеся норм международного права об иностранных инвестициях, могут быть приняты в качестве принципов международного права только в том случае, если они основаны на признанном источнике публичного международного права. Эти источники международного права изложены в Статье 38 (2) Статута Международного Суда. Будет не лишним указать источники, на которых установлены принципы международного права об иностранных инвестициях. В рамках данной статьи автор предлагает рассмотреть основные источники правового регулирования иностранных инвестиций в международном праве.

Ключевые слова: международное право, иностранные инвестиции, источники международного права по иностранным инвестициям, договоры, обычаи, общие принципы права, судебные решения.

Annotation: the topic of legal regulation of foreign investment at the international level is recognized as very relevant. First of all, the question arises of the sources of such regulation.. Annotation: claims concerning the norms of international law on foreign investment can be accepted as principles of international law only if they are based on a recognized source of public international law. These sources of international law are set out in Article 38 (2) of the Statute of the International Court of Justice. It will not be superfluous to indicate the sources on which the principles of international law on foreign investment are established. Within the framework of

this article, the author proposes to consider the main sources of legal regulation of foreign investment in international law.

Keywords: international law, foreign investments, sources of international law on foreign investment, contracts, customs, general principles of law, judicial decisions.

Предисловие. Международные инвестиционные отношения между государствами представляют собой особую правовую связь. Они нуждаются в разработке конкретного, отдельного механизма, который в перспективе способствовал обеспечению защиты иностранных инвестиций.[1] В зависимости от источников, международно-правовое регулирование иностранных капиталовложения условно разделяют на категории международных соглашений, а именно: многосторонние соглашения, основным свойством которых является универсальность, региональные соглашения, двусторонние соглашения (между государствами).[2]

Безусловно, иностранное инвестирование обладает собственной спецификой, поскольку представляет собой одну из разновидностей экономических отношений международного характера. Прежде всего, важным для законодателя, является детерминация понятия «иностранная инвестиция». Это обусловлено тем, что в случае признания одним государством, в рамках своего национального законодательства, лица иностранным инвестором, на него налагается обязанность признания за ним соответствующих льгот и преференций.[3] Именно поэтому разработка и принятие международно-

правовых норм, направленных на урегулирование вопросов, связанных с иностранными инвестициями, необходимы для того, чтобы потенциальный инвестор имел возможность своевременно произвести соответствующие расчёты по поводу возможных в будущем убытков, возникновение которых может быть связано с определённым поведением государства «импортёра» инвестиций. В данном случае, стоит говорить о том, что иностранные партнеры должны иметь представление о существующих перспективах инвестиционных проектов и могли определить тот риск, который будет существовать при вложении в иностранную экономику.

На сегодняшний день экономическое, а также политическое сотрудничество государств в области иностранных инвестиций позволило установить определённые гарантии и неприкосновенность иностранных капиталовложений. Прежде всего, обеспечить защиту иностранным инвестициям необходимо от таких мер, как экспроприация, реквизиция и конфискация. В качестве гарантии фиксируется обязательство воздерживаться от подобных действий. Тем не менее, подобные обязательства не должны рассматриваться как отказ от указанных мер в принципе, поскольку международные соглашения могут содержать положения о национализации и экспроприации при условии соблюдения императивных требований, определяемых соглашением.

В данной статье будут рассмотрены базовые источники международно-правового регулирования иностранных инвестиций, а именно: договоры, обычаи и общие принципы права. Также будет раскрыта роль каждого из источников в формировании международно-правовой базы регулирования иностранных инвестиций.

Договоры. Многосторонние договоры являются источником международного права, поскольку они свидетельствуют о признании принципа международного права сторонами договора. Вместе с тем не существует никаких соответствующих договоров между большим числом государств, которые предоставляют всеобъемлющий кодифицированный закон об иностранных инвестициях. По завершению Второй мировой войны предпринимались попытки создать Международную торговую организацию, и некоторые правила ее устава имели бы отношение к иностранным инвестициям.[4] Однако, усилия по созданию такой организации были успешными, хотя такая организация была в конечном итоге создана в 1995 году в форме Всемирной торговой организации.[5] Проект Конвенции об инвестициях за рубежом 1959 г., известный как «проект Абс-Шоукросса» (The Abs-Shawcross Project), по существу частная работа с поддержкой Международной торговой палаты, стремилась сформулировать такой кодекс для иностранных инвестиций. Он не принимался государствами и, следовательно, имеет незначительную

прецедентную ценность.[6] В кодексе были сформулированы принципы, которые были полностью благоприятны для стран-экспортеров капитала, но они были неприемлемы для развивающихся государств. Он был спонсирован Германией в ОЭСР (Организация Экономического Сотрудничества и Развития), но усилия по ее принятию были отменены. ОЭСР должна была предпринять Многостороннее соглашение об инвестициях в 1990-х годах, но опять-таки попытка потерпела неудачу, в основном из-за разногласий в развитых государствах, а также из-за оппозиции, порожденной НПО, кодексу, который учитывал только интересы международные корпорации. Единственной успешной конвенцией на местах является Конвенция МЦУИС.[7] Но это только процедурная конвенция, создающая механизм урегулирования инвестиционных споров посредством арбитража. Понятно, что техника, разработанная развитыми государствами и Всемирным банком, которая сыграла важную роль в достижении этой Конвенции, заключалась в том, что если будут созданы процессуальные средства для защиты, то обращение к этим процессуальным средствам защиты через арбитраж позволит построение основных принципов защиты инвестиций. Похоже, что эта стратегия встретила частичный успех, но, доведенные до крайности, государства будут опасаться такого подхода и склоняться к выходу из подобной системы.

ВТО была поручена задача подготовки инвестиционной дисциплины на совещании министров в Сингапуре. Совещание министров в Дохе вновь подтвердило желание сформулировать документ об иностранных инвестициях. Необходимо отметить, что в уже в то время был замечен характерный раскол между государствами по этому вопросу. Эти разногласия возникли до Совещания министров в Канкуне в 2003 году. Проект в рамках ВТО по инвестиционному инструменту словно «повис в воздухе» в результате коалиции развивающихся стран, возглавляемой Индией и Китаем, выступающей против этого шага. Как правило, усилия по заключению многонациональных соглашений в этой области прикладывают лишь для того, чтобы указать на серьезный характер разногласий между государствами относительно того, какие правила иностранных инвестиций будут сформулированы на глобальном уровне.

Было предусмотрено несколько региональных договоров об иностранных инвестициях. Наиболее сильными являются положения, содержащиеся в главе 11 НАФТА.[8] Положения этой главы в значительной степени отслеживают модельный двусторонний инвестиционный договор Соединенных Штатов. Это создает основу для свободного перемещения инвестиций в регионе НАФТА. Договор предусматривает жесткий механизм урегулирования споров между инвесторами и государством, предоставляющий инвестору одностороннее право ссылаться на арбитраж против принимающего государства. В соответствии с

НАФТА было создано много прецедентного права, и была издана многочисленная литература, поскольку большая часть этого прецедентного права указывает, что НАФТА будет обеспечивать ограничения на осуществление регулирующих полномочий государствами. Поскольку договор затрагивает развитые государства, а именно Соединенные Штаты и Канаду, обеспокоенность, выраженная ранее развивающимися государствами в отношении ограничений суверенитета в инвестициях, теперь выражается комментаторами США и Канады. Оба государства имеют новые типовые договоры, основанные на их опыте в качестве респондентов в инвестиционных арбитражах. Американский модельный договор не понравился консервативным комментаторам.[9] Регресс от более старых норм можно объяснить тем, что Соединенные Штаты в настоящее время являются крупным импортером капитала и, следовательно, должны заниматься его регулированием.

Специалисты акцентируют внимание на существовании и других региональных договоров. Договор АСЕАН по защите и поощрению иностранных инвестиций [10] содержал прочные положения, но, поскольку только одобренные инвестиции были защищены договором, было достаточно места для нормативного контроля за ввозом иностранных инвестиций. Однако более позднее рамочное соглашение АСЕАН по инвестициям создало концепцию «инвестора АСЕАН» и разрешило свободу

передвижения в пределах региона АСЕАН субъекту или лицу, которые попали под определение. Эти более ранние договоры АСЕАН теперь заменены новым договором, Всеобъемлющим Договором об инвестициях АСЕАН.[11] Другие региональные договоры, такие как Соглашения МЕРКОСУР, создают аналогичные региональные соглашения с защитой, предоставляемой в той или иной степени иностранным инвестициям участвующих региональных государств. Существует растущая практика переговоров по соглашениям о свободной торговле. Некоторые из них являются двусторонними, а некоторые - региональными. Эти соглашения содержат положения об охране инвестиций. Самым зрелищным из них, если он когда-либо возникнет, станет Соглашение о свободной торговле в Северной и Южной Америке, которое охватит всю Северную, Центральную и Южную Америку. Вместе с тем, очевидно, что этот проект для такого широко распространенного договора придется отказаться. С экономическим кризисом 2008 года, свидетельствующим о том, что пыл для либерализации значительно уменьшился, энтузиазм в отношении таких договоров будет сокращаться. Понятие неконтролируемого национального режима, которое рассматривают эти договоры, будет неудовлетворенным тем, что экономический кризис 2008 года приведет к усилению контроля над экономикой.

Помимо этих региональных договоров, ученые выделяют двусторонние инвестиционные договоры, которые при последнем подсчете насчитывали почти 3000 человек. Опираясь на это внушительное число, некоторые утверждают, что эти договоры создают обычное международное право.[12] Хотя повторение этого правила в многочисленных договорах может создавать обычное международное право, следует также учитывать различия в структуре договоров, в которых закреплено правило. Двусторонние инвестиционные договоры, хотя и аналогичные по структуре, в той или иной степени различаются, что трудно будет утверждать, что они способны порождать обычное международное право.

Дискуссия о том, будут ли инвестиционные договоры создавать обычное право, не будет иметь скорого развития. Поскольку проект по разработке многостороннего договора пошатнулся, усилия по внедрению норм защиты инвестиций через посредничество обычного международного права будут в большинстве своем влиять на тех, кто стремится к защите абсолютных инвестиций. Инвестиционные договоры в сочетании с интерпретацией, налагаемой на них, будут использоваться для создания убеждения в том, что на основе договоров и арбитражных решений на их основе создан общепринятый орган обычных принципов.

Обратим внимание, что такой тезис также постепенно получает свое распространение. В его формулировке не только

разные договоры, но и арбитражные решения, которые их интерпретируют, демонстрируют такое расхождение, что маловероятно, что из них могут быть извлечены общие принципы. Полагаем, что необходимо будет многое переосмыслить, чтобы отменить нормативное пространство, которое было принесено в жертву в результате договоров и посягательств на это пространство, созданных арбитражными судами, которые часто демонстрируют почти фундаменталистское рвение к защите инвестиций, исключая другие соображения таких как экономическое развитие, права человека и окружающая среда.

Обычаи. Широко распространенный обычай является источником международного права, поскольку он выражает мнение международного сообщества о том, что этот принцип является обязательным. Однако существует обычай, согласно которому, когда собственность передается государством, иначе, чем при осуществлении своих регулирующих полномочий, должна быть выплата компенсации, хотя до сих пор нет соглашения о том, каким образом эта компенсация рассчитывается.

Развивающиеся государства использовали свою численную силу в Генеральной Ассамблее для принятия резолюций в области иностранных инвестиций. Степень, в которой такие резолюции могут создавать международное право, является предметом интенсивных дискуссий. Было

высказано мнение о том, что принципы, содержащиеся в резолюциях Генеральной Ассамблеи, представляют собой «мгновенное обычное международное право», поскольку они являются свидетельством того, что международное сообщество сформировано на торжественном собрании.[13] Однако это предложение изначально было сформулировано в контексте и ограничивалось областями, которые не регулировались существующими правовыми нормами. Существует также мнение, что часто утверждаемые резолюции Генеральной Ассамблеи имеют правотворческое значение.[14] Учтем, что развитые государства будут утверждать, что они уже установили нормы в этой области путем последовательного утверждения претензий, основанных на этих нормах. Учитывая этот факт, резолюции Генеральной Ассамблеи в лучшем случае могут привести к формулированию другого набора норм, применяемых в этой области. Резолюции о постоянном суверенитете над природными ресурсами[15], о Хартии экономических прав и обязанностей государств[16] и о новом международном экономическом порядке являются наиболее видными резолюциями, которые были приняты в этой области. Решение о постоянном суверенитете над природными ресурсами можно рассматривать как простое утверждение суверенного контроля над природными ресурсами на территории государства. Он просто утверждает принцип самоочевидности

и, следовательно, получит общее признание в современном международном праве.

Необходимость утверждения постоянного суверенитета над природными ресурсами возникла из-за существования теории, которая была заложена в международном праве, что контракты, сделанные многонациональными корпорациями с принимающими государствами в отношении природных ресурсов, являются обязательными и имеют силу квази-договоры. Необходимо было сместить такие доктрины с помощью утверждения конкурирующих, а не самоочевидных принципов.

Были предприняты усилия для отклонения резолюций, утвержденных в связи с Новым международным экономическим заказом, как «мягкое право» или как *lex ferenda* (нем. будущий закон). Эта область регулируется правилами, которые создаются через арбитражные решения и статьи публицистов, сами по себе самые неустойчивые источники права. В этом контексте вытеснение инструментов, коллективно сделанных государствами, в статусе, уступающем взгляду отдельных арбитров и публицистов, является просто выражением предпочтения определенным взглядам, влияние которых на закон не может быть значительным.

Есть два возражения против вытеснения принципов, содержащихся в резолюциях Генеральной Ассамблеи, в более низкий статус. Во-первых, в той степени, в которой резолюции

стремятся установить исключительный контроль над экономической деятельностью, включая иностранные инвестиции, на территории государства, они утверждают общепринятое положение международного права. Ни одно государство, развитое или развивающееся не сомневается в том, что оно полностью контролирует всю экономическую деятельность, которая имеет место в ее границах. Это самоочевидный принцип государственного суверенитета. Необходимость развития государств в утверждении такого принципа была основана на представлении о том, что, хотя деколонизация завершила политическое господство, экономическое господство транснациональных корпораций над бывшими колониальными державами продолжало сохраняться. Восстановление экономического контроля было достигнуто в результате национализации. Необходимо было подтвердить обоснованность этих националов. Постоянные резолюции о суверенитете совпали с этими поступлениями собственности иностранных инвесторов и реструктуризацией экономики новых независимых государств. Особая потребность в этих резолюциях имела место в контексте происходящего. Перманентное значение резолюций в современном законодательстве заключается в том, что они опровергают теорию о том, что иностранные инвестиционные контракты проходят процесс интернационализации, что делает их предметом принципов международного права или

транснационального права. Необходимость обращения к резолюциям исходит из необходимости со стороны транснациональных корпораций сохранять эту теорию интернационализации иностранного инвестиционного контракта. Маловероятно, чтобы какое-либо государство в мире стремилось оспаривать предложение о том, что оно обладает исключительной компетенцией в отношении распоряжения природными ресурсами на своей территории.

Во-вторых, прекращение действия норм, содержащихся в резолюциях, как «мягкое право» или как *lex ferenda* должно предполагать существование как правил, которые основаны на более высоком уровне в иерархии источников права, так и на поле, которое не регулируется любыми правилами вообще. Однако, мы видим, что это не так. Существуют конкурирующие правила, такие как понятие интернационализированного договора, о котором говорилось выше. Эти правила сформулированы в (часто неоспоримых) арбитражных решениях и во мнениях публицистов (которые часто не единодушны в данном вопросе). Старые нормы, поддерживаемые государствами-экспортерами капитала, направлены на создание международного стандарта обращения с иностранными инвестициями. Эти нормы во многом зависят от мнений отдельных арбитров и публицистов. Они являются вспомогательными источниками международного права. Закон, созданный такими источниками низкого порядка, имеет небольшой вес, если сопоставить мнение, выраженное

большим числом государств в Генеральной Ассамблее. По крайней мере, мнения этих государств, выраженные таким образом, должны иметь эффект нейтрализации взглядов, высказанных одними людьми даже в теории позитивистов. Считаем, что простой нейтрализации этих норм будет недостаточно, так как это создаст ситуацию безрезультатности. Поэтому необходимо принять совокупность норм, соответствующую основным нормам международного права. Понятие экономического суверенитета, которое резолюции Генеральной Ассамблеи стремятся поддержать, соответствует принципу государственного суверенитета. Это организующий принцип современной международной системы, хотя необходимо признать его развитие через прогрессивные правила в области прав человека и установление мира. В той мере, в какой резолюции Генеральной Ассамблеи просто утверждают принцип суверенитета над территориальными инцидентами, они фактически закрепляют существующие правила. За исключением случаев, когда право контролировать иностранные инвестиции подвергается договорному контролю, государство по-прежнему сохраняет за собой право контролировать иностранные инвестиции. Такое мнение не будет оспариваться в отношении иностранных инвестиций, сделанных в развитом государстве. мы придерживаемся мнения, что нет оснований утверждать, что ситуация как-то отличается в отношении развивающихся государств. Резолюции Генеральной Ассамблеи

просто закрепляют эти основные права за новыми независимыми государствами. Необходимость иметь дело с ситуацией в рамках договоров, которая отражена в нынешней государственной практике, является признанием того факта, что не удалось создать нормы, благоприятные для защиты инвестиций через слабые источники международного права.

Формирование привычных принципов связано с властью. Роль власти в этой области очевидна. Мощные государства стремились формулировать правила защиты инвестиций, в основном направленные на развитие государств, поддерживая их в своей практике и передавая их в качестве обычных принципов. Им всегда сопротивлялись. Например, латиноамериканские государства сопротивлялись заявлениям США о международном минимальном стандарте обращения с иностранцами и их имуществом. Тем не менее, нормы, поддерживаемые развитыми государствами, поддерживались на том основании, что они были приняты как обычай, хотя это никогда не было. Значение резолюций Генеральной Ассамблеи, связанных с Новым Международным экономическим порядком, заключается в том, что они продемонстрировали, что значительное число, действительно, подавляющее большинство государств мира, которые не подписали нормы, поддерживаются развитым миром. После этого уже было неправдоподобно утверждать, что на самом деле существует международный закон об иностранных инвестициях, хотя

требование по-прежнему делается просто из-за необходимости сохранить договоренности в выгоде, достигнутые развитыми странами для защиты инвестиций.

Роль власти была особенно очевидна в период подъема неолиберализма, когда предпринимались шаги по приведению в жизнь многосторонних правил в отношении иностранных инвестиций по соглашению. Однако, подобный метод привести в жизнь не удалось. Дело в том, что не было единогласия между развитыми странами, которые пытались провести переговоры под наблюдением ОЭСР. После этого сдвиг состоял в том, что такая система может быть сформирована арбитражными решениями на основе комплекса инвестиционных договоров и через публикации комментаторов, чьи статьи часто публиковались в нескольких местах в надежде, что повторение будет компенсировать отсутствие убедительности. Необходимость глобальных стандартов управления для поднятия массы обездоленных (идея, напоминающая стандарты цивилизации прежнего возраста) и верховенство закона были объединены для продвижения неолиберальной политики. Суть заключалось в том, что, как только правила, содержащиеся в инвестиционных договорах (какие договоры считаются идентичными) обрабатываются посредством арбитража, их следует принимать в качестве глобальных правил.[17] Стратегия не сработала. Ученые указали, что инвестиционные договоры содержат широко разрозненные стандарты, несмотря на то, что

они похожи по форме. Даже договоры одного и того же государства не содержат одинаковых принципов и стандартов. Они различаются в зависимости от восприятия и потребностей в разное время, в которое они были сделаны.[18] Ни одно из толкований, сделанных арбитрами по договорным положениям, не было единообразным. Различия между наградами породили сомнения в жизнеспособности установления общих глобальных правил защиты инвестиций и привели к допросу самой легитимности системы.

Общие принципы права. Общие принципы права признаются в качестве источника права, но вес, придаваемый этому источнику права, не столь велик, как для источников, о которых говорилось выше. Позитивистские юристы, которые приписывают нормы международного права соглашению государств, рассматривают обычай и договор как единственные существенные источники международного права. Власти признают ограниченный объем роли общих принципов права как источника международного права. Тем не менее, многие утверждения о существовании принципов международного права в отношении иностранных инвестиций основаны на общих принципах права. Таким образом, большая часть поддержки для выплаты полной компенсации за экспроприацию иностранного имущества основана на доводах, связанных с понятиями неосновательного обогащения и приобретаемых прав, являющимися общими принципами права. Аналогичным

образом, понятия справедливости основаны на поддержке аналогичных правил. Принцип, согласно которому компенсация должна быть выплачена, сама по себе считается общим принципом права. Таким образом, общие принципы закона будут снабжать много кормов для аргументов в этой области закона.

Полагаем, что эти аргументы должны быть тщательно проанализированы. Необходимо признать способность общих принципов содействовать закону. Следует также помнить, что существует высокая степень субъективности, которая касается использования общих принципов права. Часто можно проследить, что аргументы, основанные на общих принципах, предназначены для поддержки априорного предположения авторов, использующих их.

Общие принципы права широко используются арбитражными судами при выделении принципов, применимых к инвестиционным контрактам. Существует систематическая схема их использования арбитражными судами, и прецеденты были построены на основе прошлых наград, признающих общие принципы. Нельзя отрицать существование некоторых общих принципов, освященных длительным принятием в арбитражной юриспруденции. Следовательно, общие принципы приобрели определенную роль в формировании правил в области защиты иностранных инвестиций. Однако трибуналы использовали общие принципы таким образом, который может быть

неприемлем для государств. Они часто выбирают правила, которые способствуют поощрению защиты инвестиций и которые наносят ущерб интересам принимающего государства. Этот результат можно объяснить только на том основании, что нынешняя арбитражная система склонна к защите инвестиций, а не к признанию норм, которые могут благоприятствовать развивающимся государствам.[19]

Приемлемость закона, основанная на субъективном подборе общих принципов, будет все чаще подвергаться проверке и отклонению. Нормы, основанные на общих принципах права, - это, во всяком случае, слабые нормы. Они не могут противостоять нормам, исходящим из источников, которые полагаются на консенсуальные процессы между государствами.

Судебные решения. Судебные решения являются вспомогательным источником международного права. Несмотря на то, что он является вспомогательным источником, решения Международного Суда и его предшественника оказали огромное влияние на формирование принципов международного права. Существует четыре важных решения этих судов в области иностранных инвестиций. Во-первых, дело Фабрики Хожува, решение Постоянной палаты международного правосудия,[20] остается основанием для обсуждения вопросов компенсации за иностранную собственность. Во-вторых, дело «Барселона»,[21] касалось корпоративного гражданства и

дипломатической защиты акционеров корпораций. В-третьих, дело ELSI [22] касалось вопросов относительно того, что составляет взятие, и может ли ликвидация иностранной корпорации судом может послужить основанием для утверждения о том, что существует отказ в правосудии, ответственность за которого возникла в государстве. Совсем недавно дело Диалло против Конго [23], в котором рассмотрен вопрос о корпоративном гражданстве и, по существу, подтвердил мнение, принятое в деле «Барселона трэкин», согласно которому корпоративное гражданство определяется местом регистрации. Существуют и другие решения Международного Суда, имеющие второстепенное значение для данного вопроса.

Арбитражные решения по спорам, возникающим в результате сделок с иностранными инвестициями, также способствуют этому вопросу, хотя многие из ранних наград были сделаны в одностороннем порядке, и по этой причине их стоимость уменьшается. Тем не менее, как награды, присужденные специальными трибуналами, так и дела, создаваемые институциональными трибуналами, в частности те, которые были вынесены трибуналами, образованными в соответствии с Конвенцией МЦУИС, свидетельствуют о возможных нормах. Эти нормы могут быть использованы для разработки норм международного права. Возникновение разногласий между арбитражными судами является проблемой,

которая привела к сомнению системы инвестиционного арбитража. Этот вопрос более подробно обсуждается позже.

Решения Трибунала по рассмотрению жалоб между Ираном и США также способствуют установлению принципов. Существует одна точка зрения о том, что решения Трибунала будет иметь ограниченное значение, поскольку Трибунал был создан двумя государствами и не имел механизма контроля, и уже было предусмотрено обеспечение исполнения в Алжирском соглашении (документ, предусматривающий создание Трибунала).

Заключение. Иностранные инвестиции - это, по сути, навязчивый процесс, который происходит исключительно на территории принимающего государства. Чтобы иметь возможность поднять этот процесс из внутренней сферы и подчинить его международным нормам, требуется хорошая сбалансированность международных интересов в защите инвестиций и интересов принимающего государства в регулировании процесса, имеющего свои собственные преимущества. В этом и заключается международный закон об иностранных инвестициях. Определение иностранных инвестиций должно основываться на этом историческом смысле и не должно выходить за пределы значения, приписываемого ему в государственной практике, и точных слов, используемых в договорах.

Безусловно, иностранное инвестирование обладает собственной спецификой, поскольку представляет собой одну из разновидностей экономических отношений международного характера. Таким образом, мы видим, что вопрос о международном правовом регулировании иностранных инвестиций полон противоречий и неразрешенных вопросов. Источники регулирования весьма обширны и разнообразны, что обуславливает существование различных мнений по каждому из них. Именно поэтому необходимо обращать внимание не только на конкретный источник международно-правового регулирования иностранных инвестиций, но также на природу этого источника

Список использованных источников и литературы:

1. Ушаков Н.А. Международное право. М.:Юрист,2000. С.4-5
2. Ануфриева Л.П. Международное частное право: В 3-х т. Том 2. Особенная часть: учеб. 2-е изд. перераб. и доп. М.: Изд-во БЕК, 2002. С.148
3. Международные инвестиции и международные закупки / Под ред. Засл. деят. науки РФ, д.э.н., проф. В.Е. Есипова: учебн. пособие. СПб: Изд-во СПбГУЭФ, 2001. С.9-10
4. J. E. S. Fawcett, «The Havana Charter» (1949) 5 Yearbook of World Affairs 320.
5. World trade Organization [Электронный ресурс] Режим доступа: www.wto.org
6. G. Schwarzenberger, Foreign Investment and International Law (1969); Lord Shawcross, «The Problems of Foreign Investment in International Law» (1961) 102 Hague Recueil 334.
7. Конвенция о порядке разрешения инвестиционных споров между государствами и иностранными лицами. [Электронный ресурс] // Режим доступа: arbitrations.ru
8. NAFTA's Chapter 11 and the Environment [Электронный ресурс] // Режим доступа: iisd.org
9. S. Schwebel, «The US 2004 Model Bilateral Investment Treaty: An Exercise in the Regressive Development of International Law», in Liber Amicorum Robert Briner (2005).

10. О двусторонних соглашениях Российской Федерации с зарубежными странами о поощрении и взаимной защите капиталовложений. [Электронный ресурс] // Режим доступа: www.mid.ru
11. Всеобъемлющий Договор об инвестициях АСЕАН [Электронный ресурс] // Режим доступа: aprc-center.ru
12. B. Cheng, 'United Nations Resolutions on Outer Space: Instant International Customary Law' (1965) 5 IJIL 23
13. Nicaragua Case [1986] ICJ Reports 14 at 99–100
14. GA Res. 1803 (XVII) of 1962
15. GA Res. 3281 (XXIX) of 1974 The genesis of this view is in F. A. Mann, «British Treaties for the Promotion and Protection of Foreign Investments» (1982) 52 BYIL 241.
16. R. Hirschl, Towards Juristocracy: The Origins and Consequences of the New Constitutionalism (2004)
17. N. Gallagher and W. Shan, Chinese Investment Treaties: Policy and Practice (2009)
18. Y. Dezalay and G. Bryant, Dealing in Virtue: International Commercial Arbitration and the Construction of a Transnational Legal Order (1996).
19. [1928] PCIJ Series A No. 17.
20. ICJ Reports 1.
21. ICJ Reports 15
22. ICJ Reports

Удовиков Иван

студент ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

РОЛЬ ЕВРОПЕЙСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ФОРМИРОВАНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО ЗАЩИТЕ РАБОТНИКОВ ОТ ДИСКРИМИНАЦИИ

Аннотация: В статье проводится анализ международно-правовых баз, созданных Советом Европы и Европейским Союзом, для обеспечения защиты прав человека от дискриминации в сфере труда.

Ключевые слова: защита, дискриминация, Совет Европы, Европейский Союз.

Summary: The author analyzes international legal bases established by the Council of Europe and the European Union to ensure human rights protection from discrimination in the workplace.

Key words: protection, discrimination, Council of Europe, the European Union.

Совет Европы (далее СЕ) был создан в 1949 году и представляет собой европейскую региональную организацию, в состав которой входит 47 стран, включая Российскую Федерацию. «Приоритетными целями данной организации являются: защита демократических ценностей и прав человека; верховенство закона; приведение к общему стандарту социальной политической и юридической практики в странах Европы; поощрение культурной, национальной самоидентификации европейских народов; борьба с любыми проявлениями дискриминации и др.»[1]

В свою очередь Европейский Союз (далее ЕС) объединяет 28 европейских государств, ставящих перед собой цель, - осуществление экономической интеграции. В свою очередь получение максимально успешных результатов при осуществлении экономической интеграции является невозможным без проведения грамотной социальной политики, и в первую очередь в области защиты прав трудящихся.

Актуальность темы исследования связана с тем, что в настоящее время трудовые отношения являются одной из главных сфер активного проявления дискриминации. Современные рыночные отношения развивают в работодателях

заинтересованность в получении наибольшей прибыли, а заинтересованность в соблюдении прав работников уходит на второй план. Несовершенство трудового законодательства и практики его применения во многих странах способствуют ежегодному увеличению количества людей, подвергшихся дискриминации на рабочем месте. В свою очередь высокий уровень и опыт применения законодательства СЕ и ЕС по защите от дискриминации могут быть использованы государствами в своих правовых системах.

Деменева Н.А. в монографии раскрыла понятие дискриминации в сфере труда, как «нарушение трудовых прав, свобод, законных интересов работников в зависимости от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений принадлежности к общественным объединениям или каким-либо социальным группам, которое не связано с деловыми качествами работника; совершенное работодателем (его представителем), с использованием своего служебного положения, которое ведет к любым *различиям, исключениям, ограничениям, предпочтениям*, и имеет цель-унижение человеческого достоинства, уничтожение или умаление признания, пользования, осуществления равенства прав работников в сфере труда».[2]

Одним из основных актов, принятых в рамках СЕ является Конвенция «О защите прав человека и основных

свобод». Для стран-членов СЕ она является «...международным договором конституционно-правового значения, закрепляет общие для всех этих государств стандарты в области личных и политических прав и свобод человека и гражданина и выступает мощным унифицирующим фактором укрепления общеевропейского пространства прав и свобод».[3]

Данная Конвенция в ст.14 устанавливает, что «пользование правами, свободами должно быть обеспечено без какой бы то ни было дискриминации по признаку пола, расы, цвета кожи, языка, религии, политических и иных убеждений, национального или социального происхождения, принадлежности к национальным меньшинствам, имущественного положения, рождения или любым иным признакам».

Также важнейшим актом СЕ по защите прав работников является Европейская социальная хартия, которая была принята в 1961 году, и Дополнительный протокол к ней от 1988 года. Нормы данных актов провозглашают, что «все трудящиеся имеют право на равные возможности и равные условия в том, что касается занятости и профессии, без дискриминации». Для осуществления данной цели Хартия закрепляет в ст.4 право на равное и справедливое вознаграждение работников за труд, а также детально раскрывает право детей и молодежи на защиту при осуществлении ими своих трудовых прав (ст.7); право на

защиту работающих женщин и материнства (ст.8); право трудящихся-мигрантов и их семей на защиту и помощь (ст.19).

Что касается Европейского Союза, то с целью искоренения дискриминации в рамках ЕС была принята Хартия основных прав граждан Евросоюза. Также был принят ряд директив, основными из которых являются Директива 2000/43/ЕС от 29 июня 2000г. (закрепляющая принцип равенства независимо от расы и происхождения), Директива 2000 /78/ЕС от 27 ноября 2000г. (о создании общих стандартов, обеспечивающих равенство в сфере труда и занятости), Директива 2006/54/ЕС 5 июля 2006г. (закрепляющая принцип равных возможностей для мужчин и женщин в сфере труда и занятости).

Сфера действия указанных Директив четко определена и включает такие правоотношения, как 1).отношения по трудоустройству, занятию свободной профессией и иной трудовой деятельностью, включая критерии подбора кадров, продвижению по службе; 2).отношения по профессиональному руководству, обучению, повышению квалификации; 3).отношения по условиям труда и занятости, включая увольнение и оплату; 4).отношения, возникающие в связи с членством или участием в организации работников или работодателей, профессиональных объединениях, включая получение преимуществ, предоставляемых данными организациями. В Директиве 2000 /78/ЕС определены

исключения, по которым действие данного акта не распространяется, это: 1).действие Директивы касательно недискриминации по инвалидности и возрасту не применяются к национальным вооружённым силам; 2).ограничения возможны для обеспечения общественной безопасности, поддержания общественного порядка и предотвращения преступлений, охраны здоровья и защиты прав и свобод других лиц.

Следует отметить, что помимо определения дискриминации, которая в тексте директив называется «прямой дискриминацией» данные нормы содержат ещё и определение «косвенной дискриминации», которая понимается как «нейтральные положения, критерии или практика, ставящие одно лицо в особенно невыгодное положение по сравнению с другими лицами в зависимости от дискриминационных признаков, при условии, что такие положения, критерии или практика объективно не оправданы законными целями, а средства их достижения не являются соответствующими и необходимыми». Данное определение, хоть и довольно громоздко, является несомненным достижением права Европейского союза, закрывающим все возможные лазейки для скрытой дискриминации.[4]

Также в указанных Директивах раскрывается концепция «домогательства», в том числе сексуальных домогательств, тем самым рассматривая их как одну из форм дискриминации.

Особого внимания заслуживает Директива 2006/54/ЕС, устанавливающая равные возможности и равные отношения мужчин и женщин в области трудовой деятельности и занятости. Данная Директива стоит особняком от первых двух. Это объясняется тем, что праву Европейского союза присуще выделение принципа равенства мужчины и женщины из общего принципа равенства или недискриминации. И хотя фактически равенство полов является лишь частным случаем общего принципа, законодательство ЕС рассматривает их как равнозначные. Данный акт является «узловым» т.е. кодифицирует множество ранее существовавших директив, регулирующих самые разные аспекты равенства полов: оплата труда, условия труда, социальные выплаты и пособия, пенсионное обеспечение и т.д.[5]

Таким образом, следует отметить, что в рамках СЕ и ЕС принят целый ряд международных правовых актов осуществляющих защиту прав человека от дискриминации. Деменева Н.А. отмечала, что «...существенный вклад нормативных актов СЕ и ЕС в международно-правовое регулирование труда заключается в том, что они сформировали пакет основных прав человека в сфере труда, выявили формы, виды дискриминации и установили на них запрет». [6] Многие положения данных актов о мерах защиты трудовых прав работников должны находить отражение и использоваться в

правовых системах государств, с целью обеспечения всеобщего равенства и искоренения дискриминации в сфере труда.

Список использованных источников и литературы:

1. Деменева Н.А. Зарубежный и российский опыт формирования норм по запрету дискриминации в сфере труда: историко-правовой аспект. (1917-2010г.г.) Монография (в 2-х частях). Изд-во ЭКОР-КНИГА. 2013. С.5.
2. Деменева Н.А. Защита от дискриминации в сфере труда: проблемы теории. Монография (в 2-х частях). Изд-во ЭКОР-КНИГА. 2015г. Вторая часть. С.21
3. Николаев А.М. Европейская конвенция о защите прав человека и основных свобод и конституционные права и свободы человека. 2011г. С.86 (85-88)
4. Фомин Д. Дискриминация в сфере труда: опыт Европейского Союза, 2011
5. Фомин Д. Дискриминация в сфере труда: опыт Европейского Союза, 2011
6. Деменева Н.А. Европейское сообщество в борьбе с дискриминацией по признаку пола. Юбилейный Вестник СГУПС. Новосибирск. 2007. С.111-117

Шаульский Владимир

студент ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

К ВОПРОСУ ФОРМИРОВАНИЯ НОВОЙ ОТРАСЛИ

«МЕЖДУНАРОДНОЕ НАЛОГОВОЕ ПРАВО»

Аннотация: Данная статья посвящена анализу текущих проблем теории международного налогового права как становящейся отдельной отрасли права: проблемы предмета международного налогового права, определение источников и принципов международного налогового права, осмысление практического опыта в вопросах упразднения двойного налогообложения являются предметом исследования данной статьи.

Ключевые слова: Двойное налогообложение, налоговое право, международное право.

Summary: This article analyzes the current problems of the theory of international tax law as becoming a separate branch of law: the problem of the subject of international tax law, the determination of the sources and principles of international tax law, interpretation of practical experience in the issues of elimination of double taxation are the subject of this article.

Key words: Double taxation, tax law, international law.

Из динамически развивающихся частных международных отношений между хозяйствующими субъектами неизбежно вытекают отношения публичного характера связанные с осуществлением налогообложения. Каким образом установить справедливое налогообложение, взаимовыгодное для государств, отдельных частных субъектов, на каких принципах должно функционировать межгосударственному налоговому режиму – на эти вопросы призвана дать ответ незаметно, но уверенно формирующаяся отрасль права – международное налоговое право.

В научной среде нет единого мнения о системе международного налогового права, о его принципах и источниках. Так, понятие международного налогового права как науки некоторыми учеными определяется как систематизированная сумма знаний, доктрин и концепций, идей и теорий о юридической основе международного налогообложения[1]. Столь широкое определение с одной стороны открывает дополнительные возможности для исследований в области международного частного права, но с другой, не позволяет однозначно определить ни содержание

международных налоговых правоотношений, ни предмет и метод регулирования, позволивший бы отнести международное налоговое право к отрасли международного права или выделить его как подотрасль национального налогового права. На этом основании, с уверенностью можно определить лишь самые очевидные задачи международного налогового права, а именно – сглаживание экономических противоречий, оптимизация потоков капитала на мировом рынке путем установления взаимовыгодного налогового бремени между хозяйствующими субъектами.

В самом деле, когда мир больше не разделен двумя враждующими экономическими полюсами, нет смысла в искусственных ограничениях и юридических преградах для капитала: денежные потоки, энергетические ресурсы – все это, в перспективе и согласно логике развития капитализма, должно быть интегрировано в единый мировой рынок. На пути у этой цели стоит ряд проблем публичного характера: государства заинтересованы в привлечении капитала для исчисления налога с дохода и прибыли развивающихся предприятий на своем рынке, в то время как капитал «ищет» наиболее оптимальный с точки зрения выгоды налоговый климат и обнаруживает его в государствах с наиболее приемлемой налоговой нагрузкой. Подобное положение усугубляло и без того незавидное состояние некоторых слаборазвитых государств, налоговая система которых была менее совершенна по сравнению с более

продвинутыми капиталистическими державами. Из-за конфликта налоговых систем (правильнее даже сказать, фискально-политических институтов) развивающихся и развитых государств, в межгосударственных экономических отношениях появилось место двойному налогообложению, контрпродуктивному в однополярном мире. Если раньше двойное налогообложение было логическим следствием закрытости социалистических и буржуазных экономик, то на данный момент это всего лишь негативный момент неповоротливости финансового законодательства и скромного экономического роста конкретных развивающихся государств.

Сущность двойного налогообложения выражается в факте исчисления налога, например, сперва с дохода организации, а затем с дохода отдельного акционера[2], иными словами, мы имеем один предмет налогообложения, облагаемый налогом дважды за один и тот же налоговый период – двойное юридическое налогообложение. При поставке товара из одного государства на территорию другого нередко имеет место ситуация, когда требуется уплатить налог сначала на одной территории, а затем на территории другого государства. Для решения проблемы двойного налогообложения была принята Типовая конвенция Организации Объединенных Наций об избежании двойного налогообложения в отношениях между развитыми и развивающимися странами, а также Типовая конвенция ОЭСР об избежании двойного налогообложения

доходов и капитала (в нормативных правовых актах Российской Федерации часто встречается также формулировка: «Модельная конвенция ОЭСР об избежании двойного налогообложения доходов и капитала»[3]). На основании этих конвенций развивается современная международная договорная практика по вопросам налогообложения между государствами.

Типовая конвенция служит основанием для создания эффективных двухсторонних договоров об избежании двойного налогообложения между государствами. 7 сентября 2017 года Россия и Япония подписали Конвенцию устраняющую двойное налогообложение между государствами; распоряжение о подписании Конвенции было дано Правительством России еще 24 августа 2017 года.[4] Отдельные статьи Типовой конвенции ООН об избежании двойного налогообложения в отношении между развитыми и развивающимися странами позволяют расширить и углубить понятие международного налогового права, уточнить его принципы и специфику.

Отдельные статьи Типовой конвенции ООН об избежании двойного налогообложения в отношении между развитыми и развивающимися странами позволяют расширить и углубить понятие международного налогового права, уточнить его принципы и специфику. Так, например, ст. 7 Смысл вышеуказанной нормы отсылает нас к методологии определения налогового статуса юридического лица, позволяющей при верном применении успешно обеспечивать исчисление налога

на прибыль без ущемления декларируемых Конвенцией прав хозяйствующих субъектов, а именно: **тест инкорпорации** и **тест деловой цели** становятся ключевыми для осуществления налогового администрирования. Нарушение процедуры тестирования в данном случае снижает эффективность налогообложения и ведет разбалансировке налогового бремени, что неизбежно приведет к нарушению принципа юридического равенства плательщика налогов и сборов что декларируется нормой Конституции Российской Федерации[5] соответствующей нормой Налогового Кодекса Российской Федерации[6], а также по существу является логическим продолжением общепризнанного принципа международного права в целом.

Пока еще окончательно несформированные отраслевые принципы международного налогового права представляют собой новую сторону проблемы взаимодействия национальных систем налогов на международном рынке. Абсолютно логичным выступает понимание искомых принципов международного права как основы для будущего построения системы принципов международного налогообложения: так, принцип равенства субъектов международного права, в данном случае можно отнести к принципу равенства хозяйствующих субъектов, и являясь частно-правовым принципом, он находит отражение в принципе территориальности, гласящем что взиманию с нерезидента подлежит лишь тот налог, который отнесен к

объекту налогообложения на территории того или иного государства.[7]

Следует учитывать динамику развития двухсторонних отношений между государствами, обеспечивать экономические интересы субъектов международного права подписанием соответствующих договоров об избежании двойного налогообложения. Создаваемая при этом международно-правовая практика позволит более глубоко понять предмет и принципы международного налогового права. На основании имеющихся данных можно сделать вывод, что международное налоговое право, являясь зарождающейся отраслью международного публичного права, есть совокупность принципов и норм, обеспечивающих функционирование системы налоговых отношений между государствами.

Список использованных источников и литературы:

1. А.А. Шахматьев Международное налоговое право как актуальное направление научного исследования и учебного процесса. Реформа юридического образования. С. 108.
2. В. Перов. Налоги и международные соглашения России. М., 2000. С. 213
3. Письмо Минфина России от 09.04.14 № 03-00-РЗ/16236 «О применении льгот, предусмотренных международными соглашениями об избежании двойного налогообложения»
4. Распоряжение от 24 августа 2017 года №1815-р
5. На основании ч. 2 ст. 8 и ч. 1 ст. 19 Конституции Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ)
6. П. 1, 2 ст. 3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть первая) от 31.07.1998 № 146-ФЗ (ред. от 18.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2017)
7. С. Пепеляев Налоговое право. Учебник. Альпина Паблишер, 2015. С. 437

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Бразовская Яна Евгеньевна

*доцент кафедры Международного и морского права ГУМРФ
адмирала С.О. Макарова*

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КОММЕРЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Аннотация. В настоящей статье автор на основе общенаучных методов познания проводит анализ правовых источников, регулирующих коммерческое судоходство в акватории Северного морского пути, а также на основе диалектического метода в форме рефлексивного теоретического мышления, исследует правовое содержание документов, ставших предметом научного исследования, рассматривает возможные правовые потребности для будущего регулирования коммерческого судоходства в арктическом регионе.

Ключевые слова: акватория Северного морского пути, правила плавания, ограничения коммерческого судоходства.

Abstract. In this article the author on the basis of general scientific methods of knowledge carries out the analysis of the legal sources regulating shipping in the water area of the Northern Sea Route and also on the basis of a dialectic method in the form of reflexive theoretical thinking, researches legal contents of the documents which became a subject of scientific research, considers possible legal requirements for future regulation of commercial shipping for the Arctic region.

Key words: the water area of the Northern Sea Route, the regulation shipping, restrictions of commercial shipping.

Возможно, ли рассматривать Арктику как бизнес-проект? Существуют ли перспективы для России, используя своё географическое положение, извлекать экономические выгоды из международного грузопотока по Северному морскому пути? Предусмотрены ли правовые ограничения для судоходства по Северному морскому пути?

Отвечать на поставленные вопросы следует начать, с понимания юридической детерминации Северного морского пути (далее по тексту сокращение СМП). Согласно нормам российского законодательства, Северный морской путь рассматривается как акватория национальной транспортной коммуникации Российской Федерации (Статья 14).[1]

Северный морской путь является частью Северо-Восточного прохода (The Northeast Passage), соединяющего Атлантический и Тихий океаны через Арктику и следующий вдоль территорий России и берегов Норвегии. Маршрут с запада на восток предполагает проход по Баренцеву, Карскому морям, морю Лаптевых, Восточно-Сибирскому и Чукотскому морям.

Использовать Северного морского пути для целей коммерческого судоходства привлекательно с точки зрения сокращения временных затрат на транспортировку (таблица № 1).

Для перехода из Европы в Китай Северным морским путем в среднем нужно 25 дней, а при использовании Суэцкого канала - 35 дней. В зависимости от выбранного маршрута в

рамках СМП, экономия при переходе из Европы в Азию может составить 6-19 дней.

Таблица 1.

*Временные затраты на транспортировку по Северному морскому пути и через Суэцкий канал**

Дистанция от портов	СМП	СКП	Разница в днях
Тромсо – Осака	36	56	20
Йокогама - Ландскруна	34	43	11
Тяньцзинь – Глазго	29	36	7
Лондон – Далянь	26	34	8

**Для составления таблицы использовались данные представленные на Арктическом судоходном форуме 2017 (Хельсинки 25.04.2017) Сергеем Балмасовым руководителем Информационного Центра логистики Крайнего Севера (CHNL) в Мурманске.*

В отношении финансовых затрат, следует отметить, что в акватории Северного морского пути взимается плата за ледакольную проводку судна и ледовую лоцманскую проводку судна, размер которой определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях с учетом вместимости судна, ледового класса судна, расстояния, на которое осуществляется проводка этого судна, и периода навигации (Пункт 5 статьи 5.1. КТМ РФ).[2]

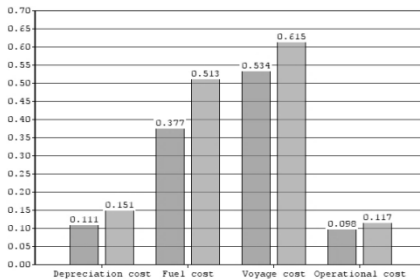
Соответственно проход по Северному морскому пути не предполагает платы за такой проход[19], расходы предполагают плату за ледакольное сопровождение, которое примерно обходится в 380000 дол. США, плату за проводку судов, которая на примере проводки из японского порта Йокогамы в порт

Киркинес через СМП обойдется 60 0000 дол. США[20] и дополнительная страховка в размере примерно 70 000 дол.США.[3]

В данном контексте следует обратить внимание, на исследование, проведенное специалистами Шанхайского транспортного Университет (Цзяотун) в 2015 году «Исследование экономической оценки Северного морского пути на примере рейса Yong Sheng».[4]

Проход по Северному морскому пути в совокупности различных факторов продемонстрировал более привлекательные показатели и не только в силу короткой дистанции (Проход по Северному морскому пути составил 26 дней, расстояние 7 800 морских миль в отличие от Южного прохода через Суэцкий канал – 35,4 дня и 10 607 морских миль), но также по финансовым затратам, которые оказались почти на 16 % меньше, чем было затрачено за Южный проход через Суэцкий канал, и по фугитивным выбросам газов, образующихся в результате сжигания топлива, которые оказались на 26,4 % меньше при проходе по Северному морскому пути (диаграмма № 1).

Объем перевозок грузов по Северному морскому пути согласна статистическим донным ФКУ «Администрация СМП» неизменно увеличивается (диаграмма № 2).[5]



■ NSR ■ SCR

Диаграмма № 1.

Экономическая оценка СМП и маршрута через Суэцкий канал

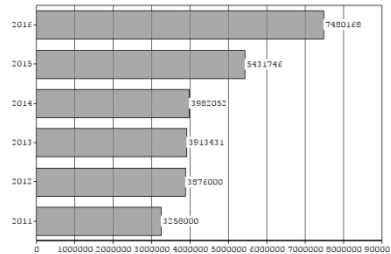


Диаграмма № 2.

Объем перевозок грузов по СМП по годам

Вышесказанное подтверждает наличие потенциала при использовании Северного морского пути, однако он вряд ли будет быстро реализован. Экономика и уже выстроенная логистика сегодня играют на стороне южных потоков транспортировки.

По мере развития инфраструктуры Северного морского пути и развития сопутствующих услуг, удешевления транзита, это направление может стать более востребованным со стороны международных партнеров.[6]

Следует отметить, что по сведениям Минтранса России главное направление развития СМП связано с обеспечением вывоза минерального сырья и напрямую зависит от реализации инвестпроектов (Варандей, Ямал СПГ, Диксон, Новый Порт, Дудинка, Норильск, в общей сложности 15 действующих и перспективных проектов, 11 из которых связаны с освоением нефти и газа, 4 – руд и угля), связанных с добычей минеральных

ресурсов. Транзит в ближайшей и среднесрочной перспективе будет дополнительным бонусом и его роль в грузопотоке СМП будет незначительной.[7]

Независимо от направления, выбранного государством, неизменным является то, что в акватории Северного морского пути и арктическом регионе с учетом особых климатических условий в целом очень важно обеспечение безопасности мореплавания, а также предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов.

В целях обеспечения безопасности мореплавания в акватории Северного морского пути, в арктических морях, включая навигационно-гидрографическое обеспечение и ледокольное сопровождение в 2013 г. введены в действие Правила плавания в акватории Северного морского пути.[8]

Правила регламентируют, в том числе, порядок организации плавания и проводки судов в акватории Северного морского пути, правила ледокольной, ледовой лоцманской проводки судов (Пункт 2 статьи 5.1. КТМ РФ), требования к судам (Раздел VIII Правило СМП 2013), а также создают условия для централизованного государственного управления Северным морским путем, обеспечивающего предоставление равного доступа в акваторию СМП всем заинтересованным перевозчикам, в том числе и иностранным.[9]

Государственное регулирование торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» осуществляется

Администрацией Северного морского пути[21], основными целями деятельности которой являются организация плавания судов в акватории Северного морского пути, обеспечение безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов.

Для достижения поставленных целей Администрация СМП выполняет ряд функций, среди которых: прием и рассмотрение заявлений, выдача разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути; выдача удостоверений лицам, осуществляющим ледовую лоцманскую проводку; мониторинг гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки; содействие в организации проведения поисковых и спасательных операций, в проведении операций по ликвидации последствий загрязнения с судов и другие (Пункт 3 статьи 5.1 КТМ РФ).

В данном контексте следует обратить внимание на положения ранее действующих правил плавания в акватории Северного морского пути (Правила плавания по трассам Северного морского пути, утверждённых приказом Минморфлота СССР от 14 сентября 1990 года), которые предусматривали, существование специальных навигационных служб – Штабы морских операций, непосредственно осуществляющие морские ледовые операции по Севморпути, при этом общая координация работы Штабов осуществлялась Администрацией СМП (п. 1.7). Соответственно управление

судоходством в акватории Севморпути, взаимодействие с операторами ледокольного флота Администрация Северного морского пути осуществляла через Штабы морских операций, которые находились в её оперативном подчинении. В западном районе Арктики руководство проводкой судов осуществлял Штаб морских операций запада, который находился в морском порту Диксон, в восточном районе Арктики оперативное управление судоходством осуществлял Штаб морских операций востока, располагающийся в морском порту Певек. В бухте Тикси организовывался Штаб морских и речных операций центрального подрайона прибрежного плавания, подчиняющийся Штабу морских операций востока.[10]

Сегодня существует отличная ситуация, Администрация СМП «исполняет исключительно формальные, разрешительные функции контроля за судоходством»[11], существующая сегодня Комиссия (Штаб) вырабатывает рекомендации по установлению критериев ограничений по режиму ледового плавания, рассматривает и согласовывает проекты Положений о Комиссиях (Штабах) ледокольных операций морских бассейнов, создаваемых распоряжениями капитанов морских портов, и дает рекомендации для их утверждения (Пункт 2.3 2.5 Распоряжения Росморречфлота от 18.08.2011 № АД-270-р.).

По большому счету деятельность на СМП разрознена, организуется и управляется государственными и частными компаниями в соответствии с их текущими локальными

задачами и кратковременными интересами. В настоящее время в перечне таких организаций и компаний такие государственные учреждения как: ФГКУ «Администрация Северного морского пути», ФГУП «Атомфлот» (входящий в структуру госкорпорации «Росатом»), ФГУП «Росморпорт» и коммерческие организации, осуществляющие поддержку судоходства дизельным ледокольным флотом - ОАО «Дальневосточное морское пароходство», ОАО «Мурманское морское пароходство», ОАО «Лукойл» и осуществляющие арктическое судоходство - ПАО «ГМК «Норильский Никель», ПАО «Газпром», ПАО «ЛУКОЙЛ», ОАО «Ямал СПГ».[12]

В данной части, хотелось бы обратить внимание на намерение Минтранса России преобразовать Администрацию СМП и наделить ее дополнительными функциями и создать более крупную Администрацию, расширив спектр задач, включая гидрографию, обеспечение аварийно-спасательной готовности, а также оперировать всем ледокольным флотом, который может работать в Арктике и, отчасти, вопросами организации логистики, координации судоходства.

Соответственно такая новая Администрация СМП сможет взять на себя большую часть функций по созданию единого логистического оператора Севморпути.

Считаем, что следует реалистично смотреть на такую новую Администрацию и учесть, что штатная численность Администрации СМП установлена в количестве не более 15

человек[13], а объем функций и возложенная ответственность по обеспечению безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов являются приоритетными целями, расширение которых может негативно сказаться в будущем.

Для возложения дополнительных функций (В том числе для надлежащего исполнения уже возложенных законодательством функций), в частности по организации логистических операций и координации судоходства, необходима оптимизация организационной структуры Администрации СМП, и как минимум, открытие филиалов, например, в г. Архангельск или г. Мурманск, руководить такими важными процессами по месту регистрации учреждения, а это город Москва[22], представляется сомнительным в части работоспособности данного «предприятия».

Непосредственно в отношении организации плавания судов в акватории Северного морского пути отметим, что предусмотрен разрешительный порядок плавания. Выдача разрешения осуществляется под условием выполнения судном требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов и предоставления документов, удостоверяющих наличие страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причиненный судном ущерб (Пункт 4 ст. 5.1 КТМ РФ и пункт 4 (4) раздела 2 Правил 2013 г.).

Соответственно Правила СМП 2013 г не регламентируют обязанность Администрации СМП осуществлять интрузивные контрольные мероприятия с целью подтверждения пригодности судна и его соответствия требованиям безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов.

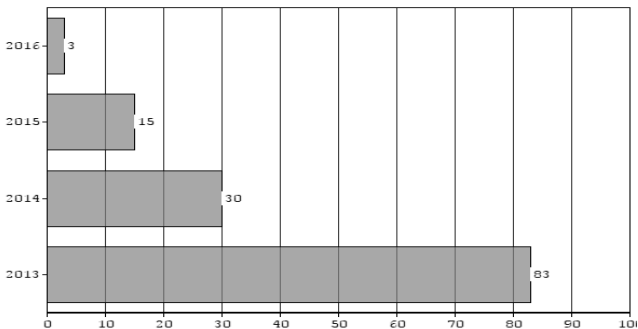


Диаграмма № 3.

Количество отказов в выдаче разрешения на проход в акватории СМП

По существу, Администрация СМП, созданная для осуществления разрешительных процедур допуска к плаванию судов в акватории СМП, выдает такие разрешения дистанционно, без проверки выполнения судами требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов. Примечательно, что статистические данные об отказе в выдаче разрешений на плавание в акватории СМП демонстрируют сокращение таких отказов (диаграмма № 3).

Администрация СМП вправе информировать о необходимости ледокольной проводки судна (Пункт 10 (6) раздела 2 Правил), которая осуществляется ледоколами, имеющими права плавания под государственным флагом Российской Федерации (Пункт 21 раздел 3 Правил, ст. 15 КТМ РФ). Однако п. 2.3. Распоряжения Росморречфлота предусмотрена возможность привлекать иностранные ледоколы для проводки судов в территориальных и внутренних морских водах Российской Федерации.[14]

Органом, координирующим работу по организации ледокольной проводки судов, выработке рекомендаций и критериев по расстановке ледоколов на морских бассейнах, установлению режима ледового плавания и обеспечению безопасности мореплавания в ледовых условиях является Комиссия Федерального агентства морского и речного транспорта по организации ледокольной проводки судов в замерзающих портах (Пункт 1.2 Распоряжения Росморречфлота от 18.08.2011 № АД-270-р «О создании Комиссии Федерального агентства морского и речного транспорта по организации ледокольной проводки судов в замерзающих портах Российской Федерации»). Оперативная работа осуществляется представителем ФГУП «Росморпорт» (Пункт 3.6 Распоряжения), прикомандированным в Администрацию СМП на постоянной основе на период зимней навигации.

Комиссия создается при Администрации морского порта и возглавляется капитаном морского порта, который принимая во внимание рекомендации, выработанные Комиссией, издает необходимые распоряжения по соответствующим морским портам и организует работу службы капитана соответствующего порта (п. 3.4., 3.8., 3.11 Распоряжения). Таким образом, вся ответственность делегирована непосредственно капитану соответствующего порта.

В отношении регулирования гражданских правоотношений, следует отметить, что Правила СМП 2013 не определяют порядок данных правоотношений, однако в Государственной Думе РФ рассматривается предложение о включении в Правила СМП 2013 дополнительного пункта 23.1, который как планируется, будет регламентировать необходимость (или просто обязывающего) судовладельцев, представителей судовладельца, грузоотправителя, владельца портовой инфраструктуры морского порта, используемой для погрузки/выгрузки судна, которым требуется ледокольная проводка, заключать договор на оказание услуги по ледокольной проводке.

Для целей соблюдения норм российского законодательства, в том числе положений о защите конкуренции[15], соблюдения принципов равенства сторон гражданско-правовых отношений, пресечения монополистической деятельности и недобросовестной

конкуренции, с учетом проведенной ревизии проформы договора на оказание услуг ледокольной проводки ФГУП «Атомфлот», целесообразно на законодательном уровне разработать рекомендуемую проформу такого договора.

В отношении заключения договора лоцманской проводки, заключение которого регламентируется ст. 85 и 86 КТМ РФ для целей обеспечения безопасности плавания судов, предотвращения происшествий с судами и защиты морской среды следует отметить, что в настоящий момент такой договор не имеет надлежащего нормативно-правового регулирования, что является упущением, которое требует урегулирования.

В дополнении следует обратить внимание на то, что судоходство по трассам Северного морского пути в настоящее время осуществляется для целей завоза технологического оборудования, энергоносителей, промышленных товаров, продовольствия, необходимых для функционирования территориальных хозяйственных комплексов, расположенных в прибрежных зонах Севера России.

В 2016 г. из 297 судов, воспользовавшихся Северным морским путем 36 % это суда под иностранным флагом и 64 % под флагом Российской Федерации[16], а общее количество выданных разрешений 718.

С учетом использования пути не только российскими судовладельцами, но и иностранными в п. 60 Правил СМП 2013 г. закреплена обязанность судов, иметь на борту морские

навигационные карты (однако отсутствует уточнение, какие морские карты должны быть электронные или на бумажном носителе) и пособие по всему маршруту следования, дополнительное аварийное снабжение и Правила плавания в акватории, а на Администрацию СМП возложена обязанность разместить указанные Правила на официальном сайте, как на русском, так и на английском языках.

Юридически важным фактом является то, что текст Правил СМП 2013 г., размещенный на сайте Администрации СМП на английском языке, является неофициальным.

Заключительная часть. В заключение настоящего исследования следует подвести итог и ответить на поставленные вопросы.

Проведенное исследование, не рассматривая глобально экономические аспекты перспективности судоходства в акватории Северного морского пути, в тоже время продемонстрировало некоторые привлекательные аспекты использования акватории СМП для целей коммерческого судоходства.

С учетом климатических особенностей региона, коммерческое судоходство по пути возможно в летний период и в настоящее время использование СМП для бизнеса может рассматриваться только как дополнение к обычным маршрутам через Суэцкий канал.

Но все может измениться уже через 15-20 лет, при условии, что прогнозы ученых о сокращении ледяного массива Арктики подтвердятся.

Однако независимо от климатических прогнозов масштабное использование Северного морского пути для целей судоходства ставит перед Российской Федерацией важные вопросы развития современного навигационного и картографического обеспечения, системы регулирования движения судов, защиты морей от загрязнений, в частности защиты от разлива нефти и, разумеется, необходимость развития портовой и логистической инфраструктуры.

Кроме того, для целей коммерческого судоходства по Северному морскому пути необходимо создание региональных перегрузочных комплексов, способных оперативно осуществить весь комплекс портовых услуг, а также необходима интеграция морских портов с другими видами транспорта.

Важное значение для транспортировки грузов имеет материально-техническое обеспечение морских портов, независимо от региона, а если говорить о морских портах, расположенных в суровых климатических условиях, то хорошее материально-техническое обеспечение является, прежде всего, безопасностью для судоходства и, следовательно, безопасностью от загрязнения морской среды.

В целях предотвращения загрязнений и иных внештатных ситуаций необходимо создать централизованную

поисково-спасательную службу быстрого реагирования, способную в чрезвычайных ситуациях оказать помощь в любой точке Северного морского пути.

На основе рефлексивного теоретического мышления выявлены несоответствия и не точности нормативно-правовой базы, регулирующей плавание в акватории Северного морского пути, которые требуют осознания и дальнейшего урегулирования. В частности, необходимо изменить подход к выдаче разрешения на плавание в акватории СМП, следует реально контролировать соблюдение судовладельцами требований к судам, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, в перспективе это позволит упростить, оптимизировать контрольные мероприятия в морских портах, при оформлении захода и выхода из них.

Список использованных источников и литературы:

1. Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 1998, № 31, Ст. 3833.
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 01.07.2017) // Собрание законодательства РФ, 1999, №18, Ст. 2207.
3. Черемных И. «Северный морской путь и Суэцкий канал», Деловые новости от 24.04.2017. URL: <http://delonovosti.ru/analitika/3921-severnuy-morskoy-put-i-sueckiy-kanal.html>.
4. Хуэй Чжао, Хао Ху, Департамент транспорта, судоходства и логистики Шанхайского транспортного Университет (Цзяотун). Исследование экономической оценки Северного морского пути на примере рейса Yong Sheng. Представлено Совету по исследованию в области транспорта на 95-м ежегодном совещании, публикация ноябрь 2015 г.

5. Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» Министерства транспорта Российской Федерации январь-декабрь 2016 года. Материал от 05.04.2017 г. Источник mintrans.ru.
6. Ремизов М. Арктика в роли транспортной артерии. Институт национальной стратегии России. – URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/economics/logistics/40554-sevepnyy-mopskoy-transpotnyy-kopidop-geopoliticheskie-ambitsii-ili-pealynoe-konkupertnoe-ppeimushtestvo.html>.
7. Минтранс рассказал, как развивается транспортная инфраструктура Арктики 31.03.2017 г. РИА Новости URL: https://news.rambler.ru/politics/36439410/?utm_content=news&utm_medium=read_more&utm_source=copylink
8. Приказ Минтранса России от 17.01.2013 № 7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» (Зарегистрировано в Минюсте России 12.04.2013 N 28120) // Российская газета, - 2013, - № 86.
9. Ольшевский А.Н. руководитель ФГКУ «Администрация Северного морского пути». Организация плавания судов в акватории Северного морского пути. 21.11.2013. – URL: <http://www.proatom.ru/modules.php?file=article&name=News&sid=4901>.
10. Селюков Е.В. Дистанционное управление судоходством в акватории Северного морского пути, капитан дальнего плавания 25.12.2013 г. URL: <http://ru-pilot.org/index.php/analitika/lotsmanskoe-delo-v-rossii/96-kriticheskie-zamechaniya/651-ocherednaya-blazh-chinovnikov-mintransa-rossii-distantsionnoe-upravlenie-sudokhodstvom-v-akvatorii-severnogo-morskogo-puti>.
11. Клюев В. Арктический диалог. Международная конференция 25.04.2017 г. Источник ИАА «ПортНьюс».
12. Жуков М.А. О едином органе управления Северным морским путем 25.04.2016 г. – URL: <http://rareearth.ru/ru/pub/20160425/02125.html>.
13. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 марта 2013 года № 358-р // Собрание законодательства РФ, - 2013, - № 12, - Ст. 1365.
14. Распоряжение Росморречфлота «О создании Комиссии Федерального агентства морского и речного транспорта по организации ледокольной проводки судов в замерзающих портах Российской Федерации» от 18.08.2011 № АД-270-р. (ред. от 29.12.2014). Источник Консультант Плюс 2017.
15. Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (ред. от 29.07.2017) // Собрание законодательства РФ, - 2006, - № 31 (1 ч.), - Ст. 3434.
16. Арктический судоходный форум 2017 (Хельсинки 25.04.2017) Материалы Балмасова С. руководителя Информационного Центра логистики Крайнего Севера (CHNL) в Мурманске.
17. Федеральный закон от 07.02.2017 № 10-ФЗ «О внесении изменения в статью 5.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, - 2017, - № 7, - Ст. 1029.
18. Правилам плавания по трассам Северного морского пути, утверждённых приказом Минморфлота СССР от 14 сентября 1990 г.

19. Следует отметить, что за прохождения судов через Суэцкий канал взимается плата, которая не является фиксированной и обусловлена рядом показателей: тоннажем и осадкой судна, высотой палубного груза, своевременностью подхода судна, датой подачи заявки, и пр. В зависимости от этих факторов, цена прохождения через Суэцкий канал составляет от 8 до 12 долларов за тонну. Общая стоимость прохода большегрузного судна может достигать от 160 тысяч до одного миллиона долларов США // Источник: <http://na-otdyh.net/egipet/dostoprimechatelnosti/geografiya/suetskij-kanal-gde-nahoditsya-stoimost-prohoda-po-nemu-ego-dlina-shirina-glubina-ego-znachenie-i-planu-po-rasshireniyu.html#link5>

20. За аналогичную проводку судна через Суэцкий канал путь обойдется в 1 миллион долларов дол. США // Источник: <http://na-otdyh.net/egipet/dostoprimechatelnosti/geografiya/suetskij-kanal-gde-nahoditsya-stoimost-prohoda-po-nemu-ego-dlina-shirina-glubina-ego-znachenie-i-planu-po-rasshireniyu.html#link5>

21. Администрация создана в форме федерального казенного учреждения (далее - Администрация СМП) на основании Распоряжения Правительства Российской Федерации от 15 марта 2013 года № 358-р в целях реализации Федерального закона от 28 июля 2012 года № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути»

22. Согласно сведениями размещенных в Государственном реестре юридических лиц по состоянию на 15.06.2017 г. Администрация АМП расположена в г. Москва, какие либо филиалы и представительства отсутствуют.

Макиенко Дарья

студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

Аннотация: В данной статье проведен комплексный анализ правового регулирования безопасности мореплавания в Арктическом регионе. Автором обозначены основные проблемы, а также выработаны предложения по совершенствованию международного и национального законодательства в

сфере безопасности мореплавания в полярных водах.

Ключевые слова: безопасность мореплавания, полярные воды, Арктический регион, Северный морской путь, арктическое страхование.

Summary: In this article the author conducts a comprehensive analysis of the legal regulation of navigation safety in the Arctic region. The author outlines the main problems and proposals to improve international and national legislation in the field of safety of navigation in polar waters.

Key words: Safety of navigation, polar water, Arctic region, Northern sea route, Arctic insurance.

Стратегическое значение Арктики и Антарктики для современного перспективного развития мирового сообщества общепризнано и многогранно. В отличие от правового статуса Антарктики, признаваемой всемирным наследием, достоянием человечества, формирование правового режима Арктики непосредственно связано с национальными интересами приарктических государств. В вопросах освоения Арктики Россия, по праву занимает лидирующие позиции, в первую очередь, как крупнейшее государство, значительная часть территории которого находится за Северным полярным кругом. Богатства Арктического региона неразрывно связаны с суровыми климатическими условиями, значительной удаленностью и чрезвычайной хрупкостью экосистемы. Так, один разлив нефти может привести к пагубным последствиям глобального характера, примером этому является катастрофа судна Exxon Valdez.

Арктика и Антарктика являются специфическими регионами с повышенным риском опасности для судоходства. Суда, осуществляющие мореплавание в указанных районах, сталкиваются с плохими погодными условиями, а именно: частыми туманами, низкой температурой воздуха, ледовой обстановкой, также необходимо отметить и существующий недостаток систем связи и других навигационных средств. Определенную опасность представляет и значительная удаленность полярных районов, что является причиной затруднительного и дорогостоящего проведения спасательных операций. Также, давая характеристику указанным регионам, следует особо выделить проблему экологической безопасности, которая остро проявляется в невозможности своевременно проводить очистительные мероприятия, а также в сильной уязвимости природных условий Арктики и Антарктики.

Ряд авторов, обозначая в своих трудах пространства Арктики и Антарктики, называют их «полярные» или «приполярные», однако стоит отметить, что точного, официального определения указанных терминов, не закреплено в юридической науке.[1] В правовой доктрине Арктика представляет собой часть северной части земного шара, расположенную севернее Северного полярного круга, общей площадью приблизительно 14 квадратных километров и включающий в себя сухопутные пространства и морской бассейн Северного Ледовитого океана.[2]

В последние годы в научных трудах как российских, так некоторых зарубежных авторов усиливается вольность в обращении с понятиями «Арктика», «Крайний Север», «Север». Ряд исследователей обобщает данные категории, не придавая вниманию особого специального значения каждой из них. Энциклопедические источники детерминируют Арктику как единый физико-географический район Земли, примыкающий к Северному полюсу и включающий окраины материков Евразии и Северной Америки, почти весь Северный Ледовитый океан с островами (кроме прибрежных островов Норвегии), а также прилегающие части Атлантического и Тихого океанов.[3] В настоящее время не существует научно обоснованных разработок и по определению сухопутных границ Арктики. Некоторые авторы, называя границы Арктического региона обозначают только сухопутную часть, другие – напротив морские пространства. Ввиду указанных причин существует объективная опасность серьезной ошибки при определении территории Арктики.

Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах («Полярный кодекс»), принятый и разработанный совместными усилиями государств, на который были возложены основные надежды в части разрешения вопросов, связанных с детерминацией категорий, а также определением границ полярных регионов, недостаточно четко установил географические пределы Арктического и

Антарктического районов. Так, в соответствии с рисунками, иллюстрирующими районы Антарктики и акваторию Арктики, представленными Полярным кодексом, не обозначены конкретные цифры границ данных регионов, в связи с этим вопрос территориальных пределов Арктики и Антарктики остается открытым.

На доктринальном уровне существует позиция, согласно которой приполярные территории – это территории, расположенные к северу от 60° северной широты и к югу от 60° южной широты.

Применительно к данной работе категория «полярные воды» будет использоваться для обозначения морских пространств Арктики, расположенных к северу от 60 ° северной широты.

В настоящий момент государственный титул на земли Арктики распространяют несколько государств, а именно: Российская Федерация, США, Канада, Норвегия, Дания. Правовой режим арктических пространств регламентирован как международно-правовыми нормами, так и нормами внутреннего национального законодательства выше представленных государств. Однако следует отметить, что в отличие от Антарктики, универсального международного договора, который бы определял правовой статус Арктики, в настоящий момент не существует. С инициативой в пользу моделирования Конвенции о правовом режиме в Арктике по типу

Антарктического договора 1959 г. выступил в 2008 г. в своей Резолюции Европейский Парламент, но результата и реализации данной инициативы не последовало.

Применимость Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее – «КМП-82») к Арктике носит дискуссионный характер. КМП-82 содержит только единственную статью, имеющую отношение к северным полярным пространствам и закрепляет в ст. 234, называемой «Покрытые льдом районы», право государств на принятие, обеспечение и соблюдение недискриминационных законов, направленных на предотвращение загрязнения морской среды с судов в пределах исключительной экономической зоны. По мнению Министра иностранных дел Лаврова С.В. положения КМП-82 применяются в отношении Арктических морских пространств, но отмечаем, что в настоящий момент данная проблема не разрешена.

Арктическое судоходство несмотря на все трудности, связанные с его осуществлением, всегда было нечто большим, нежели чем просто транспортное судоходство. Исторически сложилось два основных пути арктического судоходства: Северо-Западный проход, находящийся под контролем Канады, и Северо-Восточный проход, именуемый иначе как Северный морской путь, регулированием которого занимается Российская Федерация. В рамках данной работы подробное изучение и исследование практики Арктического судоходства будет

проведено на основании анализа обеспечения безопасности мореплавания Северного морского пути.

Северный морской путь является главной и значимой судоходной магистралью в российской арктической зоне. Несмотря на противоречивые и нестабильные статистические данные, получаемые в результате сравнения рентабельности и грузооборота Северного морского пути за период с 1945 г. по 2015 г. и Суэцкого канала, с которым исследователи чаще всего сравнивают Северный морской путь, Северо-Восточный проход имеет свои существенные преимущества, в первую очередь проявляющиеся в значительном сокращении расстояния и экономии времени почти в два раза по сравнению с Суэцким каналом.

Так, расстояние от Санкт – Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути составляет свыше 14 тыс. км., через Суэцкий канал это же расстояние будет составлять 23 тыс. км. В 2010 г. крупнотоннажный танкер «СКФ Балтика» (дедвейт 117 тыс. тонн) прошел по маршруту – Мурманск - Нингбо (Китай) за 22 дня, из них 8,4 суток по Северному морскому пути. Экономия времени по указанному маршруту, по сравнению с Суэцким каналом, составила 18 суток. В качестве ещё одного примера следует указать танкер «Владимир Тихонов» (дедвейт 163 тыс. тонн), прошедший по высокоширотному маршруту – севернее Новосибирских островов, преодолев, таким образом, более 2 тыс. миль по

Северному морскому пути всего за 7 суток, экономия времени составила – 8 суток. Данные показатели явились основанием для подтверждения целесообразности коммерческого судоходства по Северному морскому пути. В ноябре 2013 г. танкер ледового класса «Виктор Бакаев» прошел успешно по трассе Северного морского пути в период интенсивного ледообразования, тем самым была доказана возможность навигации крупного танкера низкого ледового класса посредством осуществления качественного ледового сопровождения и правильного выбора маршрута.

Обозначив основные преимущества Арктического судоходства следует выделить также проблемы, которые препятствуют дальнейшему развитию и прогрессу мореплавания.

Во-первых, недостаточная портовая, логистическая, аварийно-спасательная инфраструктура. Во-вторых, правовая неясность, проявляющаяся в недостаточном государственном регулировании Северного морского пути. На данный момент нормативно-правовым актом, регламентирующим основные аспекты использования Северного морского пути, является Приказ Министерства транспорта России от 17.01.2013 г. № 7 «Об утверждении Правил плавания в акватории северного морского пути» (далее – «Правила плавания в акватории Северного морского пути»). Однако указанный документ, по мнению автора, не эффективен и не разрешает основных

проблем безопасности мореплавания в Северном морском пути. В-третьих, отсутствие единых правил обязательного страхования, соответствующих международному уровню. В-четвертых, существенные правовые недостатки, связанные с ледокольной и ледово-лоцманской проводкой судов. Указанный перечень не является исчерпывающим. Данные проблемы требуют своего разрешения и законодательного регулирования.

По многим обозначенным проблемам создаются планы и проекты по их разрешению. Так, в 2015 г. Правительством Российской Федерации был разработан комплексный проект развития Северного морского пути.[4] Основной целью указанного проекта является увеличение ежегодного грузопотока через Северный морской путь до 80 млн. тонн к 2030 г. Для достижения данной цели предполагается развитие 17 портов меры по навигационно-гидрографическому, гидрометеорологическому, аварийно-спасательному обеспечению мореплавания в акватории Северного морского пути, обеспечению вопросов обороны, а также по разработке и строительству морской техники, систем и средств связи.

Также, в настоящий момент на согласовании находится еще один документ, а именно Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации (далее – «АЗРФ»), создана Государственная комиссия по развитию Арктики. Кроме того, в контексте поставленных задач по заказу Министерства транспорта Российской Федерации научно-исследовательской

организацией ЗАО «ЦНИИМФ» выполняется работа «Разработка программы развития арктических портов с учётом возрастающего значения АЗРФ». В этом направлении активно осуществляет работу и Экспертный Совет по Арктике и Антарктике при Совете Федерации.

Таким образом, на сегодняшний день, Северный морской путь не обустроен для использования его в качестве судоходной магистрали. Необходимо создание по всей трассе Северного морского пути условий для сервисного обслуживания международного транспортного коридора, создание грузовых терминалов, центров связи, устранение всех пробелов в нормативно-правовом регулировании.

Особо остро следует затронуть проблему экологии. Любая хозяйственная деятельность, осуществляемая в море, в том числе и судоходство, оказывает определенное воздействие на морскую среду. Арктика и Антарктика являются районами повышенного риска, загрязнение среды указанных полярных регионов, может привести к мировой экологической катастрофе. Ввиду этого данная проблема является острой и крайне важной для всего сообщества.

Арктика богата природными ресурсами. В первую очередь, здесь сосредоточено значительное количество полезных ископаемых – нефти и газа. Предполагается, что в центре Арктики залегает не менее четверти мировых запасов нефти и газа, которые еще не разведаны. Имеются и богатые

запасы минеральных ресурсов. Уже разведанные запасы эксплуатируются все интенсивнее. Естественно, это приводит к возрастанию антропогенного воздействия на арктические экосистемы – моря загрязняются из-за нефтяных разливов и попадания вредных веществ в воду, донные и прибрежные сообщества подвергаются механическому уничтожению.[5]

К основным разновидностям загрязнения морской среды Арктики от последствий судоходства следует отнести:

- химическое загрязнение (разливы нефти и нефтепродуктов; загрязнение вод от специальных красок, используемых для покрытия днищ судов);
- физическое загрязнение (термическое загрязнение - сброс теплых вод; турбулентное перемешивание воды винтами);
- изменение климата.[6]

Огромное значение имеет для Арктики изменение климата. Климат теплеет, и изменения в высоких широтах происходят быстрее, чем в других регионах планеты. Таяние льда в арктических морях приводит к тому, что все меньше солнечного тепла отражается от поверхности Земли, а это приводит, в свою очередь, к еще более значительному потеплению по механизму положительной обратной связи. Обусловленное потеплением возрастание речного стока в Северную Атлантику меняет характер морских течений, что может иметь глобальный эффект.

Все эти факторы приводят к глубоким изменениям в экосистемах Арктики. Естественное биоразнообразие здесь существенно ниже, чем в умеренных и тропических широтах, и это приводит к более значительным и менее предсказуемым изменениям экосистем в ответ на внешние воздействия.

Увеличивающийся объем грузоперевозок влечет за собой риски разлива нефтепродуктов или иных опасных веществ в арктическую морскую среду. Учитывая хрупкость арктических экологических систем, последствия данных катастроф будут гораздо ощутимы и более серьезными, чем в других регионах Мирового океана. Примером этому явлению может служить случай разлива нефти на Аляске в заливе Принца Уильяма в 1989 г. судном *Exxon Valdez*, принадлежавшим американской компании *Exxon*. Последствия данной катастрофы были колоссальны, природе был нанесен такой ущерб, что популяции многих видов птиц, рыб до настоящего времени не восстановились. Дело в том, что в полярных условиях разлившаяся нефть естественным образом разлагается бактериями гораздо дольше, чем в южных широтах, а восстановление флоры и фауны Арктики происходит медленнее из-за более длительного цикла смены поколений. По данным Фонда дикой природы, к 2005 г. обнаружилось, что спустя 15 лет нефть в прибрежной полосе залива Принца Уильяма лишь слегка выветрилась. Ученые прогнозируют, что эта нефть, сохранившая токсичные свойства, может оставаться в

почве ещё в течении десятилетий. В 2007 г. случилась катастрофа в Антарктиде с круизным судном MS Explorer, в результате чего часть дизельного топлива попала в воду. Трагедия с MS Explorer нанесла значительный ущерб морской среде Антарктике и явилась одним из оснований разработки и принятия Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, который содержит ряд основных положений, касающихся экологической безопасности. В частности, вводится полный запрет сброса нефти и нефтесодержащих вод, вредных жидких соединений, сбросов сточных вод и мусора.

Проблема безопасности мореплавания является одной из самых важных и актуальных проблем судоходства. Но следует констатировать, что в настоящий момент четкого определения категории «морская безопасность», равно как и «безопасность мореплавания» не закреплено юридической наукой.

В Федеральном законе Российской Федерации «О безопасности» 2010 г. отсутствует определение категории «безопасность». В соответствии со словарем Ожегова под словом «безопасный» понимается состояние, не угрожающее опасностью.[7] В соответствии со словарем Робера термин «безопасность», как правовая категория, начал употребляться с 1190 г. и изначально представлял собой душевное состояние человека, считавшего себя защищенным от опасности. В

иностранных источниках все чаще под данной категорией понимается «состояние свободное от опасностей».[8]

Понятие «безопасность мореплавания» также не закреплено и на международном уровне. Согласно п. 3 ст. 94 КПМ-82 к основным средствам и мерам, предпринимаемым каждым государством в целях обеспечения безопасности мореплавания, относятся:

- конструкция, оборудование судна, а также проверка его годности к плаванию;
- комплектование судна квалифицированным экипажем, соблюдение условий труда, программы обучения в соответствии с международными актами;
- установка и использование сигналов, поддержание связи и предотвращение столкновений судов.

Недавно вступивший в силу Полярный кодекс не дает четкого определения термину «безопасность мореплавания». По смыслу главы 9 Полярного кодекса, «безопасность мореплавания» включает в себя ряд действий, которые надлежит предпринять судам, к числу таковых относится: оборудование каждого судна средствами получения актуальной информации, включая информацию о ледовой обстановке; поддержание работоспособности навигационного оборудования независимо от условий внешней среды.

По мнению А.С. Скаридова, безопасность мореплавания, кроме технической оснащенности судна включает в себя также

подготовку экипажа, оборудование районов интенсивного судоходства средствами навигации, организацию оповещения мореплавателей о морских опасностях, развитие в акваториях портах системы навигационного оборудования, уточнение картографической информации в связи с изменениями в навигационно-гидрографической обстановке.[9]

Необходимо также различать определения «морская безопасность» и «безопасность мореплавания». Указанные категории соотносятся друг с другом как общее и частное. Для того, чтобы детерминировать понятие «безопасность мореплавания», следует произвести анализ содержания определения «торговое мореплавание», закрепленного в ст. 2 Кодекса торгового мореплавания РФ[10] (далее – «КТМ РФ»), которое представляет собой деятельность, связанную с использованием судов, в частности, для: перевозок грузов, пассажиров и багажа, обеспечения лоцманской, ледовой лоцманской и ледокольной проводок, проведения морских научных исследований и так далее по тексту вышеуказанной статьи. То есть, следует сделать вывод, что на национальном уровне безопасность мореплавания включает в себя обеспечение безопасности всего спектра морской хозяйственной деятельности, представленной в ст. 2 КТМ РФ, за исключением военного мореплавания.

Согласно Постановления Правительства РФ от 2000 г. № 324 «Об утверждении Положения о федеральной системе

защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания»[11] «морская безопасность» – это ничто иное как, состояние защищенности интересов личности, государства, общества от негативных воздействий, связанных с судоходством.

По мнению А.М. Скрынника термин «морская безопасность» включает в себя безопасность морского судоходства, безопасность портовых средств, а также безопасность грузовых и пассажирских морских перевозок.

Анализ практики деятельности Организации объединенных наций (далее – «ООН»), а также ее специализированных учреждений, таких как Международной морской организации (ИМО), основной целью которой является обеспечение безопасности мореплавания, позволяет сделать вывод о том, что категория «морская безопасность» являет собой двойственную структуру, в содержание которой входит как техническая, так и организационно-правовая (политическая) составляющие.[12]

Таким образом, следует сделать вывод, что термин «морская безопасность» по своему содержанию является более широкой категорией, включает в себя «безопасность мореплавания», а также определяет сферу публичных интересов государства, в том числе и военные задачи. Данную категорию, по мнению автора, следует определять как совокупность технических, организационных мер, направленных на создание

необходимого уровня устойчивости и надежности осуществления торгового мореплавания, сохранение жизни и здоровья человека.

Отсутствие специального правового режима Арктики, споры связанные с делимитацией арктических морских пространств, несомненно, являются основополагающим фактором возникновения правовых проблем и в области обеспечения безопасности мореплавания. Основными проблемами, по мнению автора, которые следует осветить в рамках данной работы, являются ледокольное и ледово-лоцманское обеспечение на национальном уровне, организация поиска и спасания, а также арктическое страхование.

Ледокольное и ледово-лоцманское обеспечение регулируется Правилами плавания в акватории Северного морского пути. Так, в соответствии с п. 23 Правил информацию о необходимости использования ледокольной проводки судну в тяжелых, средних или легких ледовых условиях Администрация Северного морского пути указывает в своем разрешении на осуществление права плавания. Ледовая лоцманская проводка согласно п. 31 Правил осуществляется в целях обеспечения безопасности мореплавания, предотвращения происшествий с судами, а также защиты морской среды.

Ледовая лоцманская проводка осуществляется лицами, имеющими удостоверение о праве ледовой лоцманской проводки в акватории Северного морского пути, стаж работы не

менее трех лет в должности капитана судна или старшего помощника капитана на морских судах вместимостью 3000 рег. тонн и более, из которых не менее шести месяцев при плавании судна в ледовых условиях, и являющиеся работниками организации, оказывающей услуги по ледовой лоцманской проводке судов в акватории Северного морского пути (п. 33 Правил плавания в акватории Северного морского пути).

Таким образом, ледовая лоцманская проводка предполагает знание не только гидрометеорологических и навигационных особенностей, коими обладают обычные лоцманы, но и опыта плавания во льдах в любой части Северного морского пути.

Однако в настоящий момент отсутствует правовая база, регламентирующая статус ледового лоцмана, не решен вопрос каким образом будет распространяться глава VI КТМ РФ «Морские лоцманы», а также Положение о лоцманской службе и лоцманской проводке судов по внутренним судоходным путям Российской Федерации на ледовую лоцманскую проводку.

Выдача удостоверения ледовому лоцману производится Администрацией Северного морского пути. Действующим законодательством нормативно не закреплена процедура осуществления подготовки ледового лоцмана, основание определения его квалификации, а также ответственность за ненадлежащее оказание услуги по проводке судна.

Данные пробелы в законодательстве порождают множество противоречий и требуют создания нормативного документа, регламентирующего статус ледового лоцмана и процедуры ледовой лоцманской проводки как отдельного специфического вида лоцманской деятельности. В связи с указанной проблемой автором предлагается создать «Положение о ледовом лоцмане и ледово-лоцманской проводке в акватории Северного морского пути».

Данный документ должен включать в себя следующие положения:

- требования к квалификации ледового лоцмана;
- требования к процедуре осуществления подготовки ледового лоцмана,
- закрепление ответственности ледового лоцмана за ненадлежащее оказание услуги по проводке судна;
- права и обязанности ледового лоцмана при осуществлении ледово-лоцманской проводки;
- порядок проведения аттестации ледового лоцмана;
- порядок заключения договора на оказание услуг по ледово-лоцманской проводке.

Данное Положение должно включать в себя определенное количество ледовых лоцманов (не менее 10), находящихся в каждом порту акватории Северного морского пути, в соответствии с интенсивностью судоходства в том или ином районе.

Контроль за организацией беспрепятственного и безотлагательного предоставления ледового лоцмана каждому нуждающемуся в проводке судну возложить на Администрацию Северного морского пути.

Проблема организации поисково-спасательных работ в Арктике наряду с экологической тематикой является одним из важнейших направлений сотрудничества приарктических государств.

Изменение климатических условий в Арктике и увеличение в связи с этим роста морских грузоперевозок требует от приарктических государств создания и развития в регионе поисково-спасательных служб, а также налаживания взаимодействия и сотрудничества между поисково-спасательными службами нескольких стран.

Важным шагом в области сотрудничества государств по вопросам организации поиска и спасания в Арктическом регионе стало подписание в 2011 г. под эгидой Арктического совета Соглашения о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике (АМПСА).[13] Данным Соглашением были установлены зоны ответственности за проведение поисково-спасательных работ в Арктике для каждого приарктического государства, также были определены национальные органы и спасательно-координационные центры (далее – «СКЦ») в каждой из стран. Договаривающиеся стороны Соглашения обязались обмениваться информацией об

имеющихся у них возможностях в области поисково-спасательных работ, приходить друг другу на помощь в случае неспособности самостоятельно справиться с проблемой и проводить совместные учения в рамках АМПСА.

Затрагивая эффективность реализации вышеуказанного Соглашения, следует выделить некоторые проблемы. Во-первых, как отмечает канадский эксперт Андреа Шарон из восьми стран – участниц Соглашения, пять – являются членами НАТО (США, Канада, Исландия, Дания, Норвегия), поисково-спасательными центрами которых в основном являются военные структуры, в связи с чем указанные страны не склонны к практическому взаимодействию со спасательно-координационными центрами стран, не входящих в альянс (Российская Федерация, Швеция, Финляндия).[14] По мнению другого канадского эксперта Стивена Дели техническое оснащение канадских поисково-спасательных центров в настоящий момент не отвечает должным требованиям, что не позволяет им эффективно выполнять взятые на себя требования по АМПСА.[15] Пробелы Соглашения АМПСА, по мнению автора, проявляются в следующем:

- не достаточно регламентирована процедура поиска и спасания;
- не закреплены требования к наличию спасательного оборудования, которым должен располагать каждый спасательно-координационный центр;

– не предусмотрена ответственность государств.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что Соглашение АМПСА не достаточно эффективно в своем применении. Оценивая состояние международно-правовой базы в области организации поисково-спасательных работ в Арктике в целом, автор отмечает, что она в настоящий момент она находится на начальном этапе своего формирования и нуждается в дальнейшем совершенствовании.

Одним из основных составляющих системы безопасности мореплавания в российской арктической зоне является поисково-спасательное обеспечение морской деятельности.

В настоящий момент в российской Арктической зоне сосредоточено наличие следующих поисково-спасательных центров: в западном районе Арктики – ФГУП «Мурманское БАСУ» со спасательным подцентром в Архангельске; в восточном районе – ФГУП «Дальневосточное БАСУ», ФГУП «Сахалинское БАСУ» со спасательным подцентром в Петропавловске-Камчатском. Указанные спасательные центры и подцентры подчинены ФГБУ «СКЦ Росморречфлота», являющимся ответственной структурой за реализацию возложенных обязательств по Конвенции SAR.

Автором предлагается инициатива разработки и принятия на международном уровне документа, направленного на унификацию в области организации спасения, спасательной

подготовки и создании технических средств спасения, предусматривающего конкретный перечень, а также требования к спасательным средствам и оборудованию, применяемому при организации поиска и спасания в каждом спасательно-координационном центре Арктического региона.

Таким документом должен стать *«Международный кодекс по спасательным средствам, применяемым при организации поиска и спасания в Арктике»*.

Кодекс должен включать в себя следующие основные положения:

- перечень спасательных средств, которыми должен обладать каждый спасательно-координационный центр;
- требования к спасательному оборудованию;
- правила к эксплуатации спасательных средств.

В связи с принятием данного Кодекса в Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике (АМПСА) должно быть добавлено Приложение, называемое *«Спасательные средства и оборудование»*, закрепляющая определенный перечень спасательных средств и оборудования, которыми должен обладать каждый спасательно-координационный центр Сторон настоящего соглашения, со ссылкой на *«Международный кодекс по спасательным средствам, применяемым при организации поиска и спасания в Арктике»*, предусматривающий основные требования и правила по надлежащему использованию спасательных приспособлений.

Организация поисково-спасательных работ в Арктической зоне Российской Федерации, в силу своих природных условий, требует особого внимания и подхода. К сожалению, вопросы поиска и спасания в акватории Северного морского пути недостаточно четко определены действующим законодательством Российской Федерации. В связи с чем, обнаруживается ряд специфических проблем и правовых неясностей, проявляющихся, в частности в разобщенности ведомственных аварийно-спасательных служб. Морские координационно-спасательные центры в Северном морском пути находятся в значительной удаленности друг от друга. К тому же, специфические для Арктики погодные катаклизмы, ледовая обстановка, а также хрупкая арктическая экосистема требуют определенного целенаправленного контроля единого органа, обеспечивающего организацию поисково-спасательных работ в акватории Северного морского пути.

Таким органом, по мнению автора, должен стать вновь созданный *Спасательный координационный центр Северного морского пути*, который будет входить в структуру СКЦ «Росморречфлота».

Регулирование деятельности указанной структуры предполагается закрепить Положением «О *Спасательном координационном центре Северного морского пути*» (СКЦ Северного морского пути). В указанном документе следует закрепить следующие функции органа:

- организация и координация деятельности морских спасательных координационных центров (МСКЦ) и подцентров (МСПЦ), расположенных в акватории Северного морского пути;
- организация проведения морских спасательных операций;
- принятие решения об участии в спасательных операциях ведомственных аварийно-спасательных служб, а также согласование с ними совместных действий;
- выдача распоряжений МСКЦ и МСПЦ о необходимости осуществления безотлагательных действий;
- контроль наличия в МСКЦ и МСПЦ должного оборудования, перечень которого, предполагается закрепить в *Международном кодексе по спасательным средствам, применяемым при организации поиска и спасания в Арктике*.

СКЦ Северного морского пути должен явиться связующей структурой между СКЦ «Росморречфлота» и МСКЦ и МСПЦ, расположенных в Северном морском пути. Основной задачей органа должно стать обеспечение своевременного поиска и спасания любому терпящему бедствие в акватории Северного морского пути судну или человеку.

Также, в связи со специфическими особенностями осуществления поисково-спасательных операций в Арктическом регионе, в частности в Северном морском пути, автором предлагается добавить в КТМ РФ новую главу –

«Спасание судов и иного имущества в акватории Северного морского пути». По структуре содержания КТМ РФ включение данной главы, по мнению соискателя, будет рациональным после главы XX КТМ РФ, именуемой «Спасание судов и другого имущества». В главу необходимо включить следующие положения: закрепить процедуру осуществления спасательной операции, а также порядок взаимодействия морских координационных центров и подцентров с ведомственными аварийно-спасательными службами.

Морское страхование является одним из эффективных способов защиты и снижения транспортных рисков.

Суровые климатические условия, аномальные холода, ледяной покров Арктического региона несомненно являются основанием возникновения неблагоприятных последствий при осуществлении судоходства.

Современному международному морскому праву неизвестны универсальные конвенции, регулирующие вопросы морского страхования, тем более в Арктике. В связи с данной проблемой, а также ввиду невыработанного определения арктических границ, обозначается существенная проблема отсутствия точного описания и закрепления «страхового района» в Арктике.

Существующие на данный момент универсальные конвенции, регламентирующие перевозку грузов морем: Брюссельская Конвенция об унификации некоторых правил о

коносаменте, 1924 г. с изменениями и дополнениями в Протоколе 1968 г.[16] и Конвенция ООН о морской перевозке груза 1978 г.[17], не включают в свои положения требования по страхованию грузов.

Немало важным аспектом является и морская перевозка опасных грузов. Так, в нормативно-правовых актах, содержащих положения о страховании указанной разновидности грузов, а именно: Международный кодекс морской перевозки опасных грузов - МКМПОГ (IMDG CODE); Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ); Кодекс безопасной практики перевозки не зерновых навалочных грузов (BC Code), ни в правилах МАГАТЭ (например, - Правила безопасности перевозки радиоактивных материалов МАГАТЭ), не содержится положений о страховании ответственности за ущерб третьим лицам или среде.

Принятый в 2017 г. Полярный кодекс не содержит положений об обязательном страховании возможных рисков, могущих возникнуть при плавании в полярных водах, что существенно снижает эффективность его применения.

Таким образом, автор приходит к выводу о неадекватности существующего международно-правового регулирования страхования коммерческого судоходства в полярных водах.

Существенной проблемой морского страхования в Арктическом регионе является необоснованно завышенные страховые тарифы. Нельзя не согласиться с мнением канадского ученого Frederic Lasserre, считающим, что судоходство в Арктике не будет устойчивым без наличия морского страхования на разумной коммерческой основе.[18] Стоимость морского страхования является главным препятствием для развития арктического судоходства.

Страховые полюсы, выдаваемые иностранными страховщиками или клубами, как правило, исключают из стандартных правил навигацию в регионах с ледовым покрытием, в связи с необходимостью заключения особых соглашений со страховщиками, предусматривающих в разы увеличенные размеры страховых премий.

Определенная проблема прослеживается и при страховании ответственности за ущерб, причиненный окружающей среде. Последствия разлива нефти в арктических морских пространствах могут иметь глобальные последствия. Примерами этому являются трагедии с Exxon Valdez (1989), произошедшей в субарктической области; катастрофой пассажирского судна «Максим Горький» возле Шпицбергена (1989) и MS Explorer в Антарктиде (2007).

Национальное законодательство приарктических государств все чаще включает положения о создании компенсационных фондов за ущерб, причиненный окружающей

среде. Так, в соответствии с Законом США «О загрязнении нефтью» 1990 г. предусматривается учреждение специального фонда, который может использоваться в качестве компенсации потерь, не охватываемых загрязнителями, предусмотренными на момент катастроф законом.

На международном уровне специализированного Фонда по компенсации ущерба, причиненного морской арктической среде, не существует. Однако в связи с интенсивностью арктического судоходства автором обозначается необходимость в создании специализированной международной финансовой структуры с целью покрытия всех рисков, связанных с загрязнением морской среды Арктики.[19]

Немало важно также отметить отсутствие закрепленного на международном уровне обязательного страхования ответственности коммерческого судоходства в полярных водах. Ввиду неурегулированности данного вопроса международным морским правом у страховщиков как отечественных, так и иностранных возникает различные понимания, касаясь правил страховых полюсов, страховых арктических районов, тарифов.

В связи с увеличением численности судов, проходящих по трассе Северного морского пути, объективно возрастает необходимость в детализации и усовершенствовании страхования и на национальном уровне.

Отметим, что КТМ РФ не содержит особые правила страхования, применяемые к арктическому региону, но

распространяет действие главы XV (Договор морского страхования) на суда, осуществляющие плавание в акватории Северного морского пути.

Согласно п. 4 ст. 5.1 КТМ, а также п. 3 Правил плавания в акватории Северного морского пути выдача разрешения на осуществление плавания в регионе производится при условии наличия документа, подтверждающего страхование или иное финансовое обеспечение гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причиненный судном ущерб.

Следует также особо выделить проблему отсутствия в Российской Федерации специализированного нормативно-правового акта, содержащего правила страхования в акватории Северного морского пути.

В соответствии с п. 2 ст. 247 КТМ положения, предусмотренные главой XV применяются и в отношении судов, осуществляющих плавание в акватории Северного морского пути. Нормы главы XV КТМ носят диспозитивный характер, кроме статей, предусматривающих абандон (ст. 278, ст. 279). Соответственно, законодатель определил, что стороны при регулировании их отношений, возникающих из морского страхования в акватории Северного морского пути, могут предусмотреть своим соглашением условия, иные, чем это предусмотрено КТМ РФ, за исключением положений об абандоне.

По мнению автора, область общественных отношений, возникающих из морского страхования в акватории Северного морского пути, нуждается в регулировании со стороны государства посредством издания закона, предусматривающего правила обязательного страхования ответственности при плавании судов в акватории Северного морского пути.

Итак, следует констатировать, что вопросы страхования арктического мореплавания не регламентированы международным сообществом на достаточном уровне. В частности, неразработанным в настоящий момент является понятие категории «страховой район» в Арктике; страхование грузов, в том числе и опасных не предусмотрено действующими транспортными конвенциями; неразрешенной также остается проблема, связанная со страхованием ответственности за причиненный ущерб арктической морской среде.

Автором выдвигается инициатива введения в Полярный кодекс новой главы № 13 в часть I-A «Обязательное морское страхование». В новой главе Полярного кодекса необходимо обозначить детерминацию определения «страховой район», который должен включать не только пространства, находящиеся под юрисдикцией приарктических государств, но и часть Арктики, которая в силу положений КМП-82 может быть отнесена к пространствам открытого моря.

Основные положения, которые должны быть положены в новую главу:

- обозначение границ «страхового района»;
- правила обязательного страхования ответственности при плавании в Арктическом регионе, которые будут включать страхование ответственности за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу и иным имущественным интересам третьих лиц, а также арктической окружающей среде при осуществлении плавания в Арктике;
- правила страхования при перевозке опасных грузов;
- обозначение перечня грузов, не разрешенных к перевозке в Арктическом регионе;
- процедуру выдачи свидетельства об обязательном страховании в Арктическом регионе;
- единый стандарт страхового полиса;
- права и обязанности сторон.

Основополагающим обязательством сторон должно явиться положение о запрете мореплавания в Арктическом регионе без полиса обязательного страхования гражданской ответственности за экологический ущерб.

В связи с интенсивностью арктического судоходства автором обозначается необходимость в создании специализированной международной финансовой структуры, главной целью деятельности которой стало бы покрытие всех страховых рисков, связанных с загрязнением морской среды Арктики. В качестве указанной финансовой структуры

предлагается создать Межгосударственный страховой фонд Арктического региона, в который бы в обязательном порядке вошли как все приарктические страны, так и страны Арктического совета.

На национальном уровне автором предлагается принятие Федерального закона РФ «Об обязательном страховании ответственности при плавании судов в акватории Северного морского пути», в котором будут предусмотрены следующие положения:

- определение основных арктических рисков, с которыми могут столкнуться судовладельцы при осуществлении плавания в акватории Северного морского пути;
- объекты страхования, которыми следует считать интересы страхователя, возникающие в результате причинения вреда жизни, здоровью, имуществу и иным имущественным интересам третьих лиц, а также окружающей морской среде;
- права и обязанности страхователя и страховщика;
- взаимоотношения сторон при наступлении страхового случая;
- единый стандарт и перечень реквизитов страхового полиса, выработанный на основании положений Главы 13 Полярного кодекса, необходимого при осуществлении мореплавания в акватории Северного морского пути;
- перечень грузов, запрещенных к перевозке;

- порядок урегулирования споров.

Таким образом, оценивая состояние эффективности правового регулирования в области безопасности мореплавания в полярных водах, автор отмечает, что оно находится на начальном этапе своего формирования и нуждается в дальнейшем совершенствовании. Разработанный и принятый государствами Полярный кодекс несомненно является знаковым событием, важным шагом к регламентации требований, касающихся безопасности в полярных водах. Однако несмотря на всю свою значимость и уникальность принятие Полярного кодекса – это всего лишь первая попытка государств к регулированию основных аспектов безопасности мореплавания в покрытых льдами районах. Многие важные проблемы не учтены принятым документом и подрывают все преимущества арктического судоходства.

Список использованных источников:

1. Скаридов А.С. Морское право: учебник. М., 2016. С. 160
2. Скаридов А.С. Указ. соч. С.160
3. Большая Советская энциклопедия. Т.2. М., 1970. С.203
4. Проект развития Северного морского пути. Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <http://government.ru>
5. Боханов Д.В., Лайус Д.Л., Моисеев А.Р., Соколов К.Л. Оценка угроз морских экосистеме Арктики, связанных с промышленным рыболовством, на примере Баренцева моря // Всемирный фонд дикой природы (WWF). 2013 г. С. 56
6. Боханов Д.В., Лайус Д.Л., Моисеев А.Р., Соколов К.Л. Указ. соч. С. 54
7. Ожегов С.И. Словарь русского языка. М., 1989 г. С. 49
8. Скрынник А.М. Транспортная (морская) безопасность в системе национальной и международной безопасности. Правовое регулирование // Проблемы теории и истории права и государства. № 8. 2016. С. 34
9. Скаридов А.С. Указ соч. С. 235
10. Кодекс торгового мореплавания РФ // Российская газета. № 85-86. 1999

11. Постановление Правительства РФ от 2000 г. № 324 «Об утверждении Положения о федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания» // Собрание законодательства Российской Федерации, № 16, 17.04.2000, ст. 1714
12. Скаридов А.С. Указ. соч. С.20
13. Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике (АМПСА) // Бюллетень международных договоров. № 9. 2013
14. Charron Andrea. Northern rescue: Canadian responsibilities to the Arctic SAR agreement // Vanguard, March 18, 2013. Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <http://vanguardcanada.com>
15. Daly, Stephen. Aerial SAR – the Arctic Council and The Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic. Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <http://vanguardcanada.com>
16. Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. В 1968 г. к Конвенции был принят дополнительный протокол, именуемый Правилами Висби 1978 г. // СПС КонсультантПлюс
17. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. // Закон. № 6. 2000
18. Frederic Lasserre Arctic shipping insurance: towards a harmonisation of practices and costs? // Polar Record. 2014. doi: 10.1017/S0032247414000552, 1-6.
19. Мустафина А.Р. Правовое обеспечение страховой защиты от рисков, связанных с осуществлением арктического судоходства // дис. канд. юр. Наук. М., 2017 г. С. 97

Пискун Лидия

Студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РАЗГРАНИЧЕНИЯ МОРСКИХ ПРОСТРАНСТВ БАРЕНЦЕВА МОРЯ

Аннотация: В настоящей статье автор анализирует вопросы доступа к ресурсам континентального шельфа относительно присутствия России и Норвегии в Баренцевом море, а также рассматривает некоторые вопросы делимитации морских пространств.

Ключевые слова: Баренцево море, Арктика

Summary: In this article the author analyzes the issues of access to the resources of the continental shelf in regard to the presence of Russia and Norway in the Barents sea, and also considers some issues of delimitation of Maritime spaces.

Key words: Barents sea, Arctic

Арктика – это пересечение многих геополитических, стратегических и экономических интересов так называемой «Арктической пятёрки»: США, России, Норвегии, Швеции и Дании.

По некоторым оценкам залежи углеводородов в Арктике «составляют до 13 % неразведанных мировых запасов нефти и до 30 % природного газа»[1]. Более того, непрекращающееся таяние льдов делает доступным разработку таких месторождений.

Россия и Норвегия стремятся эксплуатировать арктические ресурсы, в том числе ресурсы Баренцева моря, однако, стоит отметить, что существуют *три основных спорных момента* в российско-норвежских отношениях, связанных с правовым регулированием Баренцева моря:

1. Порядок использования морских ресурсов обоими государствами;
2. Правовое положение архипелага Шпицберген;
3. Делимитация морского пространства и дна Баренцева моря.

В данной работе попытаемся рассмотреть особенности делимитации морского пространства и дна Баренцева моря.

В сентябре 2010 г. Россия[2] и Норвегия предприняли попытку урегулировать разногласия по поводу Баренцева моря, существовавшие около 40 лет, посредством подписания Договора о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане[3].

Суть данного соглашения состоит в следующем: оба государства решили разделить спорную площадь, находящуюся к северу от своих береговых линий. Данная территория составляет около 175 000 кв. Км[4], что вдвое превышает площадь современной Германии.

Достигнутое соглашение может помочь Норвегии сохранить добычу нефти и газа на прежнем уровне при условии того, что запасы нефти и газа Норвежского моря постепенно сокращаются.

Договор от 15 сентября 2010 г. в России вызвал неоднозначные дискуссии, основные вопросы, рассматриваемые при обсуждении данного соглашения, звучат так:

1. В каком положении оказалась Российская Федерация относительно своего присутствия в Баренцевом море с точки зрения доступа к ресурсам шельфа?
2. В равной ли степени удовлетворены экономические и политические интересы России и Норвегии или нет?

Для того чтобы ответить на указанные вопросы следует проанализировать положения Договора от 15 сентября 2010 г.

К 2010 г. у Российской Федерации и Королевства Норвегии возникла необходимость урегулирования имеющихся разногласий. Толчком к этому послужили некоторые предпосылки:

- поиск новых источников энергии и новых месторождений нефти и газа, позволяющих удовлетворить потребности человеческого общества в энергетических ресурсах;
- схожесть политики Российской Федерации и Королевства Норвегии относительно арктического региона;
- достаточно развитая существующая мировая практика делимитации морских пространств;
- гибкие нормы международного права в области урегулирования морских споров.

Принятие Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее – КМП-82) [5] значительно упростило взаимоотношения государств в области регулирования споров. Существуют примеры соглашений о попытке разрешения делимитационных проблем. Перечислим некоторые из них: Соглашение между Кувейтом и Саудовской Аравией о делимитации континентального шельфа от 2 июля 2000 г.; Соглашение между Китаем и Вьетнамом о делимитации территориального моря в Тонкинском заливе от 25 декабря 2001 г.

Следует отметить, что ранее Норвегия заключала подобные соглашения, в частности с Исландией и Данией

относительно делимитации континентального шельфа в районе о. Ян-Майен.[6]

Ст. 279 КМП-82[7], закрепила обязанность государств урегулировать отношения, возникающие между ними, мирным путём. При необходимости государства могут обратиться к одному из предусмотренных Уставом ООН способов разрешения споров[8].

Специально для урегулирования споров о разграничении континентального шельфа при ООН была учреждена *Комиссия по границам континентального шельфа*.

Однако, как показывает практика, основным способом правового разрешения вопросов относительно делимитации морских пространств и шельфа является заключение соглашений между государствами, претендующими на реализацию своих национальных интересов. Заключение таких соглашений для согласования воли государств проистекает непосредственно из такого способа разрешения споров как переговоры. Однако такое волеизъявление должно быть подчиненно международным процедурам, которые предусматриваются в международном праве, в частности в КМП-82 г., а также Венской Конвенции о праве международных договоров от 23 мая 1969 г.

Наибольшее применение в практике делимитации морских пространств получил *метод «срединной линии»*,

закреплённый в ст. 15 КМП-82 и базирующийся на принципе «равноудаления». (Рис. 1).



Рис.1. Метод «срединной линии» на примере делимитации Каспийского моря.

Однако ст. 15 КМП-82 называет исторически сложившиеся правовые основания, которые позволяют не использовать метод срединной линии. Практика рассмотрения споров по вопросу делимитации показывает, что к таким основаниям относятся:

1. Договоры, действующие до возникновения спора между конфликтующими сторонами;
2. Ранее официально изданные карты государства с обозначенными границами.

В этом отношении примечательно Соглашение между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств в районе Варангер-фьорда от 11 июля 2007 г., которое стало некоторым промежуточным

этапом урегулирования вопроса делимитации морских пространств в Баренцевом море на пути к Договору от 15 сентября 2010 г.

Длина залива Варанген-фьорд (Варяжский залив), который расположен между полуостровом Рыбачий и полуостровом Варанген, составляет всего лишь 120 км, а ширина у входа – 50 км. Данное соглашение точно таким же образом базируется на аналогичном, ранее существовавшем Соглашении от 15 февраля 1957 г.[9], которое использует *метод прямых линий*. Соглашение 2007 г. разграничило также внешнюю часть залива и осуществило перерасчёт границы России и Норвегии в соответствии с *Всемирной геодезической системой координат*.

Российская Федерация определила важнейшие параметры своей политики на Севере, приняв в сентябре 2008 г. документ под названием «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу»[10].

Норвегия сделала это несколько раньше – в 2006 г. – и уже в ноябре 2011 г. норвежское Правительство утвердило новый стратегический документ в виде доклада Стортингу (Парламенту) Королевства Норвегия «Крайний Север – видение и стратегия»[11].

В ближайшие годы именно он будет служить «руководством к действию» для Норвегии в Арктике.

Обновленная стратегия определяет следующие составляющие норвежской политики в Арктике:

- углубление и обновление сотрудничества с Россией, поскольку отношения с восточным соседом – основной фактор норвежской политики на Севере;
- освоение ресурсов, повышение судоходной активности, использование дополнительных транспортных путей и возможностей, открывающихся в связи с изменением климата;
- комплексное управление морскими ресурсами, благодаря которому в последнее десятилетие улучшилось состояние основных рыбных запасов в Баренцевом море;
- формирование контуров нового нефтегазового района с учетом прогнозов наличия больших запасов углеводородов в Баренцевом море и перспектив, которые открывает Договор о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане;
- признание принципов международного морского права, что позволило урегулировать почти все спорные вопросы, касавшиеся разграничения с другими странами;
- создание системы сотрудничества с арктическими и североευропейскими странами, как на двусторонней основе, так и в рамках многосторонних структур – Совета Баренцева/Евроарктического региона[12] (СБЕР), Арктического Совета (АС), Совета министров северных стран, «Северного измерения»[13].

Развитие отношений по обмену мнениями относительно региона Северной Европы, а также государственные программы обоих государств значительно ускорятся, если Российской Федерации и Королевство Норвегия объединят свои научные и технические потенциалы.

Шагом к такому объединению и стал Договор от 15 сентября 2010 г., состоящий из 8 статей и двух приложений: «Вопросы рыболовства» и «Трансграничные месторождения углеводородов».

В соответствии со ст. 1 Договора от 15 сентября 2010 г. была проведена «*линия разграничения морских пространств*», которая представляет собой «*геодезические линии*», соединяющие 8 точек, каждая из которых имеет определённые координаты. (Рис. 2).

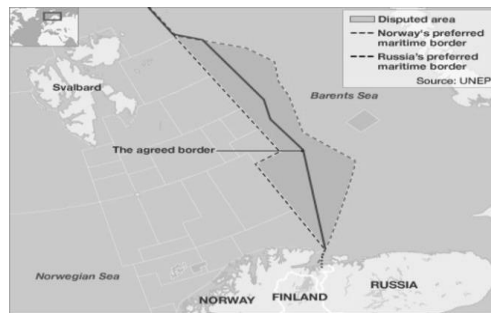


Рис.2. *Линия, проведённая между Россией и Норвегией в соответствии с Договором от 15 сентября 2010 г.*

Необходимо отметить, что существует два отдельных вида делимитации (т.е. определения границ): делимитация морских пространств и делимитация морского дна.

Делимитация морских пространств предполагает определение территориального моря, прилежащей зоны и исключительной экономической зоны прибрежного государства (спорящих между собой государств, которые имеют смежные границы или противостоят друг другу), в то время как *делимитация морского дна* предполагает определение внешних границ континентального шельфа.

Дефиниция того, что есть *линия разграничения* применительно к данному соглашению, смешивает эти два понятия. Получается, что это *линия разграничения морских пространств*, которая проведена с использованием *геодезического* критерия, т.е. критерия, который относится к вопросам делимитации морского дна. Отсюда возникает вполне закономерный вопрос: что разграничила проведённая демаркационная линия? Только лишь морские пространства или и морские пространства, и континентальный шельф?

Обращаясь к вопросам Общей теории права, следует отметить, что любую норму права можно толковать буквально, ограничительно или расширительно.

Если толковать положение ст. 1 данного Договора буквально, то можно прийти к выводу, что Россия и Норвегия разграничили только водное пространство. Если применить метод расширительного толкования этого же положения, следует предположить, что данная линия разграничила не только водное пространство, но и морское дно.

Ст. 2 Договора от 15 сентября 2010 г. содержит в себе запрет на осуществление суверенных прав и юрисдикции за пределами демаркационной линии, проведённой в соответствии со ст. 1 Договора. Таким образом, российская сторона отказывается от «каких-либо суверенных прав или юрисдикции» по ту сторону демаркационной линии, где находится архипелаг Шпицберген.

То есть, фактически аннулируется Парижский Договор 1920 г., поскольку преимущественное право осуществления на Шпицбергене хозяйственной и иной деятельности данным положением окончательно передано Норвегии.

В этой связи необходимо обратить внимание на положения ст. 6 Договора от 15 сентября 2010 г., указывающие на то, что настоящий Договор не должен наносить ущерба уже существующим отношениям обоих государств – Российской Федерации и Норвегии – с другими государствами, которые были урегулированы другими международными договорами.

Данная формулировка создаёт видимое противоречие с правовой сутью Парижского Договора 1920 г., участниками которого являются оба государства. Кроме того, представляется, что стратегия правового регулирования российского присутствия в Арктике в целом, и на архипелаге Шпицберген (норвежцы называют его Свальбард – от норв. Svalbard – «прохладный край») в частности, серьёзно затронуто данным положением.

Большая часть Договора 2010 г. посвящена углеводородам. В нём содержится описание того, как стороны будут обмениваться мнениями относительно положения месторождений по обе стороны от проведённой линии разграничения.

Несколько размыта формулировка п. 2 ст. 5 Договора: если обнаруженное месторождение углеводородов находится на континентальном шельфе одной Стороны, то вторая Сторона соглашения *«может уведомить об этом первую Сторону и должна представить данные, на которых она основывает своё мнение»*.^[14]

Не совсем ясным представляется то, каким образом будет происходить обсуждение такого месторождения, в отношении которого Договор использует термин «трансграничное». Кроме того, положения Договора от 15 сентября 2010 г. закрепляют принцип, согласно которому необходимо определить контуры месторождения для дальнейшей его разработки как «единого целого»^[15].

Процедура такой разработки также не имеет описания. Более того, ничего не говорится о применимом праве, которое будет регулировать налоги, пошлины, сборы, взимаемые со Сторон за добычу минеральных ресурсов, и будут ли они установлены в соответствие со ст. 8 Договора о Шпицбергене 1920 г. и направляться на его нужды, или будет применяться

норвежское законодательство с зачислением платежей в бюджет Норвегии[16].

Реализация этих положений предполагает тесное взаимодействие Сторон, основывающееся на заключении Соглашения об объединении между Сторонами по вопросам эксплуатации трансграничного месторождения углеводородов, как это указано в Приложении II Договора. Остаётся только догадываться, каким может быть такое Соглашение об объединении Сторон по своей форме и правовому содержанию.

Существуют разные точки зрения относительно выгоды заключённого Договора для Российской Федерации.

Так, например, правовед Ю.Ф. Лукин пишет следующее: «По данному договору мы проводим границу в спорном районе площадью 175 тысяч квадратных километров. Главное заблуждение – это точка зрения, что мы, якобы, потеряли эти акватории. Но они нам так и не принадлежали, были спорными. Наоборот, мы получили чёткую морскую границу, правовые возможности для того, чтобы вести здесь добычу нефти и газа, развивать многостороннее сотрудничество с Норвегией, нашим ближайшим соседом на Европейском Севере».[17]

Норвежский специалист морского права Т. Хенриксен, преподаватель Университета Тромсё, отмечает, что проведение морской границы с Россией, скорее всего, внесет свой вклад в консолидацию морских зон, заявленных или установленных Норвегией. При этом обе стороны официально зарезервировали

свои права, включив в Договор положение, обеспечивающее соблюдение их прав и обязательств по другим международным договорам. Основное внимание в ближайшие годы будет уделяться вопросу хозяйственного использования Шпицбергена в этой зоне. Влияние норвежско-российского Договора о разграничении морских пространств Арктики весьма широкое. Договор, однако, будет способствовать упорядоченному управлению Арктическим регионом.[18]

Противники заключения данного Договора выражают своё крайнее неодобрение, высказывая следующие аргументы:

1. Морские недра, расположенные восточнее демаркационной линии, которые теперь принадлежат Российской Федерации, недостаточно богаты углеводородными ресурсами по сравнению с недрами, отошедшими Норвегии. «На отданных территориях Баренцева моря, которые уступили норвежцам, нашли углеводородов на 30 млрд. евро. Это следует из доклада Норвежского нефтяного директората (NPD). Всего в недрах территории, отошедшей Норвегии, залежи углеводородов оцениваются в 300 млн. кубометров — в нефтяном эквиваленте это почти 1,9 млрд. баррелей. По прогнозам, ориентировочный объем полезных ископаемых может оказаться даже больше - 565 млн. кубометров, из которых на долю нефти приходится не менее 15%, - говорится в докладе NPD»[19].

Л.М. Повал, специалист по международному праву отмечает, что Россия добровольно отдала богатейшие месторождения углеводородов, «в частности, норвежцам отошел Свод Федынского, на котором запасы газоконденсата - примерно 10 млрд. куб. м, что втрое превышает Штокмановское месторождение»[20], которое является одним из крупнейших месторождений газоконденсата в мире;

2. Норвегия (наравне с США и Данией, входящими в «Арктическую пятёрку») – это государство блока стран НАТО, которое недавно вновь признало Россию одной из мировых угроз. С большой долей уверенности можно предположить возможность размещения военной техники и баз НАТО вблизи границ Российской Федерации в приарктическом регионе в случае обострения политических отношений между Российской Федерацией и НАТО, чьи военные установки не совпадают с интересами безопасности России.

Ю.Ф. Лукин, видящий в заключении Договора от 15 сентября 2010 г. положительное направление развития отношений России и Норвегии, тем не менее, отмечает, что «...США формируют новый долгосрочный подход к отношениям с Россией, который представляет собой адаптированную версию «холодной войны», а именно стратегию сдерживания («strategy of containment»)[21];

3. Некоторую обеспокоенность вызывает добыча рыбных ресурсов. Противники Договора обращают внимание,

что «до передачи территорий около 60% всего российского улова рыбы и морепродуктов в Баренцевом море добывалось в районах, которые новый договор отдал под юрисдикцию Норвегии».[22]

В настоящий момент ситуация такова, что «Норвегии отходят территории, на которых наш северный рыболовецкий флот берет 60–70 % годового промысла»[23];

4. Данное соглашение не позволяет Российской Федерации осуществлять своё присутствие на Шпицбергене в полной мере. Вывод напрашивается сам собой: у Российской Федерации больше нет оснований возражать против 200-мильной зоны, территориального моря и континентального шельфа Норвегии вокруг Шпицбергена.

В заключении следует отметить, что Российская Федерация обладает самым протяженным арктическим побережьем (22,6 тыс. км — при общей протяженности береговой линии Северного Ледовитого океана в 45,3 тыс. км), что предопределяет большую площадь континентального шельфа России и, следовательно, ее конкурентные преимущества в т.ч. шельфовые запасы природных ресурсов.[24]

Международно-правовой режим Северного Ледовитого океана располагает достаточно широким набором инструментов для мирного разрешения споров, связанных с разграничением его морских пространств и шельфа.

Подведя итог этому краткому анализу правового положения двух государств в Баренцевом море, ответим на поставленные в начале статьи два вопроса:

1. После многочисленных обсуждений у Российской Федерации и Норвегии появилась линия разграничения, позволяющая обоим государствам реализовывать свои права на полученные акватории и шельфы. Однако опасение вызывает следующее: у государств могут возникнуть недопонимания относительно тех месторождений, которые находятся вблизи линии разграничения, в частности, могут возникнуть разногласия по поводу начала их разработки. Норвегия стремится разрабатывать доставшиеся ей залежи углеводородов, в то время как Россия не спешит делать этого (так, например, разработка ранее упомянутого Штокмановского месторождения в настоящий момент приостановлена);

2. Также отметим, что политические и экономические интересы Российской Федерации несколько пошатнулись в связи с подписанием Договора от 15 сентября 2010 г.

Во-первых, этим соглашением Россия несколько оттеснена от ведения своей деятельности на Шпицбергене. Представляется, что в дальнейшем потребуется регламентация российского присутствия на архипелаге дополнительными соглашениями с Норвегией, которые позволят осуществлять экономическую, научную и исследовательскую деятельность на архипелаге в большем объеме. Примечательно, что некоторые

государства, которые тоже заинтересованы в своём присутствии в Арктике, рассматривают архипелаг в качестве отличного начала своей деятельности в регионе. Например, КНР в настоящий момент располагает собственной базой (Хуанхэ) на архипелаге, где активно осуществляет свою научно-исследовательскую деятельность.

Во-вторых, спорным представляется вопрос о рыбных ресурсах Баренцева моря. Соглашение уступило Норвегии водные районы, которые активно использовались ранее Российской Федерацией для добычи биоресурсов. Особенно интересным кажется сохранение и вылов крабов (камчатский и стригун), которые для Баренцева моря являются вселёнными организмами, обитающими на шельфе, т.е., являющимися «сидячим видом» морских организмов в соответствии с терминологией КМП-82. В последние годы его незаконный вылов[25] на континентальном шельфе РФ со стороны иностранных граждан по некоторым данным возрос.[26]

Россия и Норвегия – крупные морские державы, обладающие огромными природными ресурсами, имеющимися в Баренцевом море. Несмотря на различия национальных интересов и расхождения в позициях по Шпицбергену и другим вопросам, в российско-норвежских отношениях в Арктике всё же доминируют конструктивный подход и стремление найти компромиссные решения.

Список использованных источников и литературы:

1. Лукин Ю.Ф. Договор между Россией и Норвегией – шаг к мировому переделу морского пространства в Арктике // Арктика и Север. 2011. №2.
2. Россия ратифицировала данный договор Федеральным законом от 5 апреля 2011 г. № 57-ФЗ, который был принят Государственной Думой 25 марта 2011 г. и одобрен Советом Федерации 30 марта 2011 г.
3. Договор между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане (Подписан в г. Мурманске 15.09.2010) // СЗ РФ. 2011. № 28. Ст. 3997
4. Краткая правовая информация о Договоре между Россией и Норвегией от 15 сентября 2010 г. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.consultant.ru/law/hotdocs/12871.html/>
5. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (вст. в силу 16 ноября 1994 г.). Электронный ресурс. Режим доступа: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf
6. Соглашение между Королевством Норвегией и Республикой Исландией от 22 октября 1981 г. о континентальном шельфе между о. Ян-Майен и Исландией, Соглашение между Королевством Норвегия и Королевством Дания от 18 декабря 1995 г. относительно делимитации континентального шельфа в районе между о. Ян-Майен и Гренландией.
7. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (вст. в силу 16 ноября 1994 г.). Электронный ресурс. Режим доступа: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf
8. Пункт 1 статьи 33 Устава ООН регламентирует следующие способы: переговоры, обследование; посредничество; примирение; арбитраж; судебное разбирательство; обращение к региональным органам или соглашениям.
9. Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Королевским Норвежским Правительством о морской границе между СССР и Норвегией в Варангер-фьорде от 15 февраля 1957 г. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1900087>
10. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года (утв. Президентом РФ 27.07.2001). Электронный ресурс. Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902010411>
11. Россия и Норвегия в Арктике. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/rossiya-i-norvegiya-v-arktike/>
12. Совет начал свою работу в 1993 г. и до сих пор является превосходной площадкой для обмена мнениями относительно региона Северной Европы.
13. Россия и Норвегия в Арктике. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/rossiya-i-norvegiya-v-arktike/>
14. Договор между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и

Северном Ледовитом океане от 15 сентября 2010 г. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902266343>

15. Там же.

16. Повал Л.М. Российско-норвежские соглашения о разделе арктических пространств. Арктика и Север. 2012. №6.

17. Лукин Ю.Ф. Договор между Россией и Норвегией – шаг к мировому переделу морского пространства в Арктике // Арктика и Север. 2011. №2.

18. Henriksen T. Ulfstein G. Maritime Delimitation in the Arctic: The Barents Sea Treaty // Ocean Development & International Law. 2011.

19. Как Россия отдала Норвегии территории Баренцева моря. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://partia-slovoide.ru/sobytiya/kak-rossiya-otdala-norvegii-territorii-barenceva-morya>

20. Повал Л.М. Российско-норвежские соглашения о разделе арктических пространств. Арктика и Север. 2012. № 6.

21. Лукин Ю.Ф. Арктическое похолодание на фоне возврата к инструментам «холодной войны». Вестник МГТУ. Том 17. № 3. 2014. С. 515-522.

22. Там же.

23. Повал Л.М. Российско-норвежские соглашения о разделе арктических пространств. Арктика и Север. 2012. № 6

24. Журдо И.С. Международно-правовой режим дна Северного Ледовитого океана. Проблемы разграничения. // Вестник Санкт-Петербургского университета. Вып. 4. 2015. С 4-19.

25. Крабовый беспредел иностранцев на российском шельфе в Баренцевом море. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://murman-fishing.ru/forum/viewtopic.php?f=11&p=410736>

26. Баренцево море в поисках краба наводнили иностранные суда-браконьеры. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://severpost.ru/read/29148/>

Скаридова Мария Александровна

старший преподаватель кафедры Международного и морского права ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОХРАНЫ МОРСКИХ АКВАТОРИЙ ПУТЕМ ПРИМЕНЕНИЯ СТАТУСА «МОРСКОЙ ЗАПОВЕДНИК»

Аннотация: В настоящей статье автор анализирует правовой режим морских заповедных районов, устанавливаемых для защиты биоразнообразия в приполярных районах Берингова пролива. Делается вывод о недостаточной

эффективности односторонних усилий по защите районов, отнесенных к заповедным и необходимости принятия односторонних мер по контролю за доступом и любой активности в указанных районах.

Ключевые слова: Биологическое разнообразие; морские заповедники, охраняемые морские территории.

Abstract: In this article, the author analyzes the legal regime of marine protected areas, established to protect biodiversity in the circumpolar regions of the Bering Strait. It is concluded that the unilateral efforts to protect Arctic maritime areas insufficiently effectiveness. To control access and any activity in these areas additional measures to tighten the legal regime needs to be taken.

Key words: biological diversity; marine reserves, protected marine areas.

Принятая в 2004 г. Конвенция по биологическому разнообразию установила общие требования к деятельности особо охраняемых природных территорий для всех стран-участников Конвенции. Одна из ключевых задач ПРОТ – планирование и создание репрезентативных систем ООПТ на национальном и региональном уровне.

В соответствии с Законом РФ «Об особо охраняемых природных территориях»¹ указанные территории подразделяются на 7 категорий.² Российские ООПТ могут иметь федеральное, региональное или местное значение. Заповедники и национальные парки являются исключительно федеральными ООПТ, а природные парки находятся в ведении субъектов Федерации, то есть представляют собой региональные ООПТ. Остальные категории особо охраняемых природных территорий

¹ Особо охраняемые природные территории – далее «ООПТ».

² Государственные природные заповедники, национальные парки, природные парки, государственные природные заказники, памятники природы, дендрологические парки и ботанические сады, лечебно-оздоровительные местности и курорты.

(заказники, памятники природы и др.) могут иметь как федеральный, так и региональный статус.

По данным Департамента государственной политики и регулирования в сфере охраны окружающей среды по состоянию на 01.01.2016 г. в Российской Федерации имеется 103 государственных природных заповедника, 48 национальных парков, 64 государственных природных заказника федерального значения, 2243 государственных природных заказников регионального значения, более 8 тыс. памятников природы (в том числе 17 федерального значения), а также более 2,8 тыс. ООПТ иных категорий регионального и муниципального значения, установленные субъектами Российской Федерации в рамках действующего законодательства в сфере ООПТ.

Общая площадь 295 ООПТ федерального значения по состоянию на 01.01.2016 г. составляла 60,2 млн га (с учетом морских акваторий) или 49,3 млн га – без охраняемых морских акваторий. В 2015 г. более половины площади всех ООПТ федерального значения составляли государственные природные заповедники – 56,4 %. Доля площади национальных парков и государственных природных заказников составляли 23,1 % и 20,3 % соответственно. На памятники природы и прочие ООПТ федерального значения приходится 0,2 % от площади всех ООПТ федерального значения.

По состоянию на 01.01.2016 г. общая площадь государственных природных заповедников составила 33,95 млн

га, в том числе охраняемая морская акватория 6,5 млн га. Создано 103 государственных природных заповедника, расположенных на территории 19 республик, 8 краев, 32 областей, 1 автономной области, 4 автономных округов.

По состоянию на конец 2015 г. общая площадь национальных парков составила 13,9 млн га, в том числе охраняемая морская акватория – 1,4 млн га. Крупнейшими национальными парками России являются «Югид ва» около 1,9 млн га, «Берингия» – более 1,8 млн га и «Русская Арктика» – более 1,4 млн га, расположенные в Арктической зоне Российской Федерации³

Морские и прибрежные ООПТ России включают ряд природных объектов, обладающих уникальными чертами и первостепенной важностью для функционирования крупных морских экосистем, такие как фронтальные зоны и системы апвеллинга (Командорский биосферный заповедник, Ямские острова, участок ГПЗ Магаданский) и заприпайные полыньи (заказник «Земля Франца-Иосифа», ГПЗ «Остров Врангеля»). Под охраной находятся участки дельт и прилегающие морские акватории крупнейших рек Европы и Сибири – Волги в Астраханском заповеднике, Печоры в Ненецком заповеднике и Лены в Усть-Ленском заповеднике. В 2011 г. начал работать самый высокоширотный национальный парк планеты –

³ Государственный доклад «О состоянии и об охране окружающей среды РФ в 2015 году». URL: <http://www.mnr.gov.ru/gosdoklad-eco-2015/bio.html>

«Русская Арктика» на севере архипелага Новая Земля, который помимо береговых скал и ледников включает 12-мильную морскую акваторию.⁴

Система заповедников России, формировавшаяся на протяжении длительного времени, состоит из весьма разнородных по своим характеристикам территорий. Специфика управления конкретным заповедником зависит от его природоохранной ценности, поэтому для оптимизации управления заповедной системой страны необходима классификация заповедников. Для этого была проведена их оценка по следующим критериям: площадь; степень нарушенности территории; характер окружения; полнота природных комплексов, представленных на территории; наличие редких и уникальных природных объектов (включая популяции редких видов растений и животных).

Охраняемые морские акватории входят в состав 10 заповедников, занимая в общей сложности 6,44 млн. га, что составляет 19,1 % от общей площади всех заповедников и 11,8 % от общей площади всех ФООПТ. При этом в четырех заповедниках (*Ненецком, Остров Врангеля, Командорском и Дальневосточном морском*) акватория занимает большую площадь, чем суша. Еще 2,84 млн. га морских акваторий охраняется в четырех федеральных заказниках (*Земля Франца-Иосифа, Малые Курилы, Ненецкий и Южно-Камчатский*).

⁴ URL: <http://oopt.aari.ru/>

Статус объекта Всемирного наследия имеют 32 российских ООПТ, в числе которых 12 государственных природных заповедников и 5 государственных природных национальных парков.⁵

Следует отметить, что и сейчас не существует четкой системы критериев деления ООПТ на уровни значения и категории.⁶ Долгое время в российском законодательстве отсутствовала категория «национальные парки», поэтому в задачи многих заповедников включалось развитие рекреации и туризма

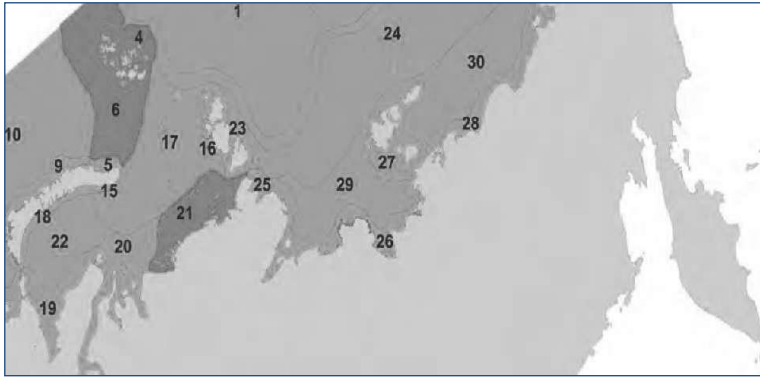
Всего в пределах российских арктических морей выделяется 33 физико-географические провинции, относящиеся к 6 морским бассейнам.⁷ Из них 8, акватории которых вне рамок трииториального моря, расположенных, например, в провинциях Северо-Баренцевоморской (заказник «Земля Франца-Иосифа»), Таймырской (Большой Арктический заповедник) и Южно-Чукотской (заповедник «Остров Врангеля»). Остальные находятся в пределах территориального моря РФ и могут быть отнесены к категории «прибрежные».⁸

⁵ URL: <http://www.nhpfund.ru/world-heritage/russian-sites.html>

⁶ В.Г. Кревер, М.С. Стишов, И.А. Онуфреня. Особо охраняемые природные территории России: Современное состояние и перспективы развития. М., 2009

⁷ В.Г. Кревер, М.С. Стишов, И.А. Онуфреня. Особо охраняемые природные территории России: Современное состояние и перспективы развития. М., 2009

⁸ Общая площадь морских районов, имеющих статус особо охраняемых природных территорий (ООПТ), составляет 9,1 тыс. км², т.е. около 1,8% от площади шельфа Российской Федерации.



Наличие морских МРОПТ в провинциях бассейна Северного Ледовитого океана (не показано Белое море)⁹

Единственным морским парком, могущим быть отнесенным к категории «трансграничный» следует назвать природный парк «Берингия», в котором российскую часть можно отнести к категории «национальный».

Решение о создании этого международного парка на территории по обе стороны Берингова пролива было принято в 1990 г. президентами США и СССР.

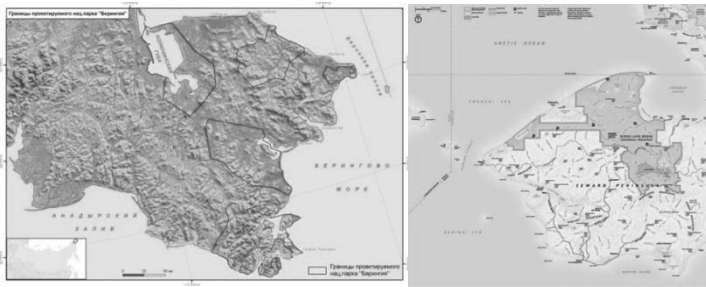
Географически район «Берингии» охватывает район Берингова пролива, включая трансграничную область в пределах российского национального парка «Берингия»¹⁰ и

⁹ Выделены: зеленый — достаточная площадь МРОПТ; желтый — МРОПТ имеются, но их недостаточно; оранжевый — МРОПТ отсутствуют // По: В.Г. Кревер, М.С. Стишов, И.А. Онуфреня. Особо охраняемые природные территории России: Современное состояние и перспективы развития. М., 2009.

¹⁰ Парк состоит из 5 обособленных участков, которые находятся на достаточно удаленном от населённых пунктов территории трёх муниципалитетов Чукотского автономного округа. «Колючинский», «Чегитунский», «Дежнёвский», «Мечигменский» и «Провиденский».

американских национального резервата «Беринг – Ленд-Бридж» и национального памятника «Мыс Крузенштерна».¹¹

Упомянутое решение призывало страны к сотрудничеству в изучении экологии, археологии и культурного наследия по обе стороны пролива.¹² Было решено, что все уже существующие в регионе охраняемые территории, которые могут войти в будущую трансграничную охраняемую зону, останутся в юрисдикции той страны, на территории которой они расположены.



Территории Чукотки, включенные в национальный парк «Беринг» и «Bering-Land» на Аляске.

Созданный в 1993 г. природно-этнический парк имел региональное подчинение и лишь в январе 2013 г. было принято решение о том, что «Берингия» получает более высокий статус – национального парка. Однако, располагаясь на двух материках он до сих пор не превратился в трансграничную особо охраняемую природную территорию.

¹¹ Общая площадь территории «Берингии» составляет 1 819 454 гектаров. URL: <https://www.congress.gov/bill/102nd-congress/senate-bill/2088>

¹² Географический район сотрудничества в рамках Меморандума охватывает район Берингова пролива, включая трансграничную область в пределах российского национального парка «Берингия» и американских национального резервата «Беринг – Ленд-Бридж» и национального памятника «Мыс Крузенштерна».

Российская сторона предприняла первые шаги к созданию трансграничной охраняемой территории. В сентябре 1990 г. Совет министров СССР издал Декрет о создании международного парка; в ноябре 1991 г. на обсуждение Сената в США был представлен законопроект S-2088 «Об учреждении международного парка наследия Берингии», однако Конгресс так и не принял решения по законопроекту S-2088.

Известно, что в январе 2014 г. был подготовлен проект «Меморандума о взаимопонимании между Правительством РФ и Правительством США о символическом объединении национальных парков в районе Берингова пролива».

Меморандум был направлен на защиту родственных связей, культурных обычаев и языков коренных народов и других местных жителей Чукотки и Аляски, укрепление двустороннего сотрудничества в сфере охраны окружающей среды, ее исследования и мониторинга, будет свидетельствовать о связи между двумя континентами и народами. Казалось бы замечательные цели, которые случись отношениям между двумя странами улучшиться могли бы положительно отразиться не только в экологическом отношении, но и способствовали бы сохранению культурных и природных ресурсов; научному обмену, сохранению среды обитания коренных народов, развитию экологического туризма.

Сегодня очевидно, что односторонних усилий или даже совместных деклараций о важности проблемы совершенно

недостаточно для решения вопроса защиты уникальной приарктической экологии от все возрастающих угроз. Трудно себе представить, исходя из состояния нынешних российско-американских отношений, что обе прибрежные страны уже в ближайшем будущем предпримут консолидированные усилия по контролю транспортной и ресурсо-добывающей деятельности в приарктических районах. По-видимому, России предстоит осуществить односторонние усилия по ужесточению правового режима морских заповедных районов, ограничив в них доступ и установив значительные штрафы для несанкционированного доступа и эксплуатации.

Список использованных источников и литературы:

1. Дмитриев В.И. Обеспечение безопасности плавания: Учеб. пособие для вузов водного транспорта. - М.: ИКЦ «Академкнига», 2005. 374 с.
2. Мординова Т.Б., Скаридова М.А., Скаридов А.С. Полярное право. ЮСТИЦИЯ, 2017
3. Aldo Chircop. Canadian Maritime law. Irwin law Inc., 2016

Чинякова Елена

Студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

**СПЕЦИФИКА УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ КРУИЗНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

Аннотация: Статья посвящена развитию транспортной отрасли в области круизных линий Санкт-Петербурга. Потенциал развития круизного туризма в России огромен. Стратегические приоритеты развития круизного туризма определены на речных круизных линиях, в то время как наибольший потенциал видится в развитии морских круизных линий. В статье приводятся

данные и рекомендации по устойчивому развитию круизного туризма в Северной столице. Приведены причины, по которым морской круизный туризм в Санкт-Петербурге не является лидирующим по сравнению с Европейским Союзом.

Ключевые слова: морской круиз, развитие, инфраструктура, пассажирский порт, Шенгенское соглашение.

Abstract: the Article is devoted to the development of the transport sector in the field of cruise lines, St. Petersburg. The potential development of cruise tourism in Russia is huge. Strategic priorities of development of cruise tourism is defined on the lines of river cruise, with the greatest potential is evident in the development of sea cruise lines. The article presents data and recommendations on sustainable development of cruise tourism in the Northern capital. Given the reasons why sea cruise tourism in St. Petersburg is leading in comparison with the European Union.

Keywords: sea cruise, development, infrastructure, passenger port, the Schengen agreement.

Одним из самых распространенных видов путешествий в России и в других странах являются морские круизы. В понятие круиза входит организация морских и речных путешествий с посещением портовых городов нескольких стран.[1]

Рынок круизов растет намного быстрее, чем другие виды транспортных путешествий (около 6% в году по числу пассажиров). Средняя загрузка морских круизных судов составляет в среднем 88%. В настоящее время тенденция круизного бизнеса - это повышение качества и количества услуг на борту судна, некоторые из которых предоставляют 12-14 палубные «плавающие города», вмещающие 2,0-2,5 тыс.

пассажиров.[2] Для наглядного примера, статистические данные были преобразованы в диаграмму (рис.1).

Между тем в Санкт-Петербурге, несмотря на природный и культурно-исторический потенциал для морского круизного туризма, развитие этого сегмента туррынка сдерживается целым рядом проблем.

Санкт-Петербург является одним из крупнейших портов Балтийского моря, принимающим паромы и круизные лайнеры из стран Прибалтики и Скандинавии. Город на Неве находится на третьем месте в пятерке ведущих круизных линий Балтийского моря, уступая Копенгагену и Стокгольму и опережая Таллин и Хельсинки.

Лидирующим направлением среди паромных перевозок на протяжении нескольких лет остается Санкт-Петербург - Финляндия. Услугами петербургских перевозчиков пользуются туристы из 70 стран. Больше всего круизных туристов из Китая, США и Прибалтийских стран. Географическое положение Санкт-Петербурга является основным фактором, благодаря чему происходит развитие круизных линий Балтийского бассейна.



Рис. 1. Диаграмма «Прогноз динамики европейского круизного турпотока»[3]

Популярность морских круизов растет в Санкт-Петербурге с каждым сезоном – это связано с ведением в эксплуатацию пассажирского порта «Морской фасад» в 2011 году.[4] «Морской фасад» имеет статус стратегического проекта Санкт-Петербурга. Это крупнейший в Европе и один из крупнейших в мире проектов по освоению прибрежной полосы.

Догнать Копенгаген и Стокгольм по показателям морского круизного туризма Санкт-Петербургу мешают острые транспортно-логистические проблемы.[5] Ежедневно город на

Неве может принимать от 5 до 12 тысяч круизных и паромных туристов. Гости встречают автобусы, из-за которых образуются серьезные пробки. Особенно страдают от перегрузки магистрали Васильевского острова, где располагаются сразу два пассажирских морских порта.[6]

Существенно снизить нагрузку на улично-дорожную сеть позволит доставка туристов с «Морского фасада» в центральную часть Санкт-Петербурга и в Петродворец речным транспортом. Такая схема предусматривалась изначально, поэтому участок земли на намывных территориях был передан ЗАО «Речной порт "Морской фасад"». В перспективе, по оптимистичным прогнозам, перевозка речным транспортом будет охватывать до 50 процентов туристов, прибывающих на «Морской фасад».

Основные проблемы паромного перевозчика связаны с неразвитой портовой инфраструктурой. Одним из направлений работы петербургских паромных линий является перевозка грузов: на автопалубах паромов возможна транспортировка различной накатной техники. Такой формат грузоперевозки не только более выгоден, но и более экологически приемлем: вместо того, чтобы пылить по дорогам Европы, многотонный автомобиль вместе со своим грузом может доходить до страны назначения морским путем.

При этом «Морской фасад», который может обслуживать до полутора миллионов пассажиров в год, не имеет

статуса грузопассажирского порта. Поэтому оба парома петербургской компании прибывают на «Морской вокзал» (последний раз модернизация этого порта проводилась в начале 1980-х годов). Пассажирам приходится стоять в многочасовых очередях на таможенном и паспортном контроле. Тем временем новый порт стоит полупустым, по итогам 2016 года мощности «Морского фасада» не были загружены даже на треть. Статус грузопассажирского порта «Морскому фасаду» не дают в связи с плотным автомобильным движением на Васильевском острове. Если порт начнет принимать накатные грузы, поток большегрузных автомобилей с паромов направится на улицы, что усилит транспортный коллапс.

Еще один неприятный сюрприз преподнесли российскому паромному оператору законодатели ЕС, которые с мая 2012 года обязали пассажиров российских паромов проходить паспортный контроль в каждом порту. Между тем на европейских судах, курсирующих между портами ЕС, паспортный контроль был отменен шесть лет назад - после присоединения стран Балтии к Шенгенскому соглашению.[7]

По данным Всемирной туристической организации, в условиях экономического кризиса круизный отдых остается единственным прибыльным направлением мирового туризма. Сводки с Уолл-Стрит о росте котировок акций круизных компаний свидетельствуют о непотопляемости данного бизнеса на фоне спада в других секторах рынка туристических услуг.

Итак, приведенные выше исследование в области развития круизной инфраструктуры в Санкт-Петербурге, указывают на то, что необходимо сделать упор в области решения данной проблемы не только со стороны государства и города, но и на международном уровне.

Для урегулирования отношений по стороне «туристы» - «государство» можно предложить развернутое законодательство о паспортном и визовом режимах, упрощающие их получение и прохождение.

Также можно ввести изменения в частности таможенных пошлин, валютных и медико-санитарных нормах, правилах перемещения культурных и исторических ценностей, образцов флоры и фауны, порядке выезда из страны и въезда обратно, правовом положении иностранных граждан.

В дополнении к этому необходимы правовые нормы о лицензировании международной туристской деятельности, сертификации туристского продукта, страховании в поездке и многое другое. Все это способствует к созданию и подписанию странами нового международного соглашения – «Конвенции о круизной туристской деятельности». Эта конвенция послужит толчком в развитии международного туризма, а также в развитии круизной инфраструктуры.

Список использованной литературы:

1. Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» от 24.11.1996. № 132
2. Statistics of the World Tourism Organization to the United Nations 2016

3. Статистические данные инвестиционных проектов
4. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 13.11.2007 № 1430 «Об утверждении проекта планировки с проектом межевания территории Невской губы Финского залива западнее Васильевского острова»
5. Хлестов.О.Н. Прогнозы развития международного права в 21 веке//Московский журнал международного права. №2. 2013. С. 24-26
6. Что сдерживает развитие в регионах СЗФО круизного туризма // Российская газета. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://rg.ru/2013/09/03/reg-szfo/kruizy.html> (дата обращения: 22.03.2017)
7. Соглашение об упрощении паспортно-визового контроля на границах стран ЕС, подписанное 14 июня 1985 года

РАЗДЕЛ III.

ИНОСТРАННОЕ ПРАВО

Николаева Екатерина

Студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ РАБОТНИКАМ ОТПУСКА В КИТАЕ: ПРАВОВЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Аннотация: Актуальность темы связана с предоставлением работникам отпуска в Китае, а также с правовыми особенностями данной проблемы, существующими объективными противоречиями между правом трудящихся на отпуск и основной целью предпринимательской деятельности, заключающейся в извлечении максимальной прибыли. Согласно статье 24 Всеобщей Декларации прав человека и гражданина, принятой от 10 декабря 1938 г., «Каждый человек имеет право на отдых и досуг, включая право на разумное ограничение рабочего дня и на оплачиваемый периодический отпуск».[1] Практически во всех странах на законодательном уровне определен минимальный срок отпуска и сумма, выплачиваемая при этом. Однако продолжительность отпуска во всех странах разная. Каждое государство по-своему прописывает условия трудового законодательства, регулируя вопрос «разумного ограничения рабочего дня» и «разумных сроков оплачиваемого отпуска», в соответствии со своей политикой, а также экономической сферой. Таким образом, восприятие 24 статьи Всеобщей Декларации прав человека и гражданина, а также ряда Конвенций, принятых под эгидой МОТ, остается искаженным в некоторых странах мира. Так, проблема предоставления работникам отпуска в Китае является довольно актуальной в настоящее время.

Ключевые слова: оплачиваемый периодический отпуск, отпуск, право на отдых и досуг, работник КНР, трудовое законодательство КНР.

Summary: This article is dedicated to the issue of providing Chinese workers with vacation time and legal features of this problem. As a rule, there is an objective contradiction between the right of workers to have periodic holidays with pay and the main goal of entrepreneurship, which consists in benefitting or obtaining a maximum profit. According to Article 24 of the Universal Declaration of Human Rights and Citizen that's been adopted on December 10th of 1938 "Everyone has the right to rest and leisure, including reasonable limitation of working hours and periodic holidays with pay." Most of the countries have established a minimum period of holiday and a specific amount of its pay. However, the duration of periodic holidays is different in many countries. Each state determines the main conditions of employment contract in their own ways. Each country regulates reasonable limitation of working hours in accordance with its policy and economic sphere as well. Thus, set of international labor rules and international conventions, which have been adopted by ILO, are perceived differently. Therefore, the issue of providing Chinese employees with periodic holidays is seemed to be quite relevant these days.

Key words: periodic holidays with pay, holiday/vacation time, right to rest and leisure, Chinese employee, employment legislation of People's Republic of China (PRC).

***Основные положения и нормативно правовые акты
трудового законодательства Китая.*** Трудовое законодательство КНР регулирует отношения по применению наемного труда, а также социальные отношения, которые имеют тесную взаимосвязь с трудовым правом. Данные правила распространяется на все организации и абсолютно на всех работников. Однако некоторые вопросы условий труда, относящиеся к государственным служащим, работникам государственных предприятий, регулируются особым законодательством, хотя формально положения Трудового

кодекса должны распространяться в том числе на эти категории работников.

Особое внимание законодатель, конечно, обращает на обеспечение права на труд посредством осуществления и проведения государством активной политики занятости, которая направлена на создание новых рабочих мест, а также расширение возможностей граждан устроиться на работу.[2]

Главные же цели трудового законодательства указаны в китайском Законе «О труде». Закон КНР «О труде»[3] был принят в 1994 г. и официально вступил в силу с 01 января 1995 г. После вступления в силу данного закона в Китае были приняты множество иных законов и подзаконных актов, связанных с отдельными вопросами трудового законодательства страны. Например, Закон КНР «О трудовом договоре», Положения Государственного совета КНР «О рабочем времени работников в КНР», Закон КНР «О медиации и арбитраже трудовых споров», а также различные специальные положения такие как, «Об охране труда женщин», «О ежегодном оплачиваемом отпуске». Примечательно, что в связи с принятием так называемых «специальных законов» часть положений Закона КНР «О труде» на данный момент фактически не применяются, что, разумеется, ставит под вопрос содержание Основного трудового закона государства, а также свидетельствует о наличии пробелов в соответствующих нормативно правовых актах КНР в рамках трудового

законодательства.

Разумеется, в законодательстве КНР провозглашены признанные мировым сообществом и закрепленные в актах ООН и в том числе МОТ основные индивидуальные и коллективные трудовые права, сюда также принадлежит и право на труд. Но к сожалению, несмотря на ратификацию данных актов, в Конституции КНР, Законе «О труде» или даже в Трудовом кодексе КНР часто отсутствуют правовые положения о труде, которые являются базовыми в понимании Международной организации труда. Так, например, в Законе КНР «О труде», как и в Конституции КНР, отсутствует право на забастовку.[4]

Положения Государственного совета КНР «О рабочем времени работников» от 25 марта 1995 г.[5] Обратим внимание на некоторые проблемные моменты трудового законодательства КНР. Документом, устанавливающим режим рабочего времени в Китае, являются Положения Государственного совета КНР «О рабочем времени работников». Наиболее заметная проблема заключается в несовпадении правовых положений разных нормативных актов, которые в совокупности должны составлять общую картину трудового права в КНР. В качестве примера хотелось бы привести несоответствие положений Трудового Кодекса КНР и Положений Государственного совета КНР «О рабочем времени работников». Казалось бы, согласно Ст.36 Трудового Кодекса

КНР, Государством установлен 8-часовой рабочий день, в среднем рабочая неделя не должна превышать 44 часа, однако, в положениях «О рабочем времени» содержится несколько иная информация: законодатель определяет 40 часов в качестве некоторого лимита, который запрещается превышать. В главе 4 Трудового Кодекса КНР Ст.46 имеется значимое положение, которое предполагает возможность внесения изменений в вопросах распределения рабочего времени, в том числе и отпускного времени посредством обращения в Министерство труда и социального обеспечения Китая. Данное положение часто используется главными руководителями предприятий в регионах страны, так, работодатели самостоятельно устанавливают рамки «лимита». Подобные пробелы далеко не случайны, содержание ТК КНР, а также многих других нормативных актов, связанных с данной сферой права, позволяют сделать вывод, что большинство прав и свобод, которыми должны быть наделены работники, лишь провозглашаются как основополагающие. Однако в реальности существуют множество примечаний со стороны законодателя, которые в свою очередь значительно ограничивают спектр прав работников, предоставляя при этом широкий ряд прав работодателю, неразрывно связанному с органами инспекции по труду.

Базовые правила предоставления работникам ежегодного оплачиваемого отпуска регламентируются в

Положениях «О ежегодном оплачиваемом отпуске работников».[6]

Документ включает в себя базовые правила предоставления работникам ежегодного оплачиваемого отпуска. Положение или же Постановление Государственного совета КНР №514 вступило в силу в январе 2008 г. и применяется по отношению ко всем работникам всех предприятий, а также учреждений, наемным работникам индивидуально-промышленных хозяйств и государственным служащим. Стоит заметить, что несмотря на применение положений данного акта по отношению «ко всем работникам», условия определения отпуска у разных категорий работников все-таки разные. Формально в постановлении не прописано разделение прав на отдых в зависимости от категории работника, принадлежит ли он к числу чиновников или представителей государственных предприятий. Однако законодатель четко разграничивает понятие обычного работника и государственного служащего посредством выделения целого блока статей для последних. В соответствии с содержанием закона «О ежегодном оплачиваемом отпуске работников», оплачиваемый отпуск работника зависит исключительно от стажа работы. Минимальный оплачиваемый отпуск будет составлять лишь 5 рабочих дней в год, если общий стаж или опыт работника не превышает 10 лет. В случае, если стаж составит от 10 до 20 лет, то на отдых законодатель отводит – 10 рабочих дней. Если же

стаж свыше 20 лет – 15 рабочих дней. На гос. служащих распространяются несколько другие условия. В соответствии с законом «О ежегодном оплачиваемом отпуске работников», отпуск государственных служащих с учетом их стажа может длиться более 30 дней.

Правовые аспекты предоставления оплачиваемого отпуска в Китае. Стоит отметить, что до 1995 года граждане КНР фактически не имели малейшего представления о том, что такое отпуск. Официально они могли отдыхать исключительно по воскресеньям, а также дважды в год по три дня, с учетом отдельных праздников.

В марте 1995 года Государственный совет КНР опубликовал постановление об определении рабочего времени, введя тем самым своеобразный лимит на часы, отведенные на труд. Рабочее время согласно новому ТК КНР и его примечаниям, не могло превышать 44 часов, а в постановлении лимит был определен 40 часами в неделю. Так, с 1995 года китайцы обрели в качестве выходного дня субботу. Однако проблема предоставления отдыха работникам в КНР не потеряла своей актуальности и в настоящее время.

В июле 2015 года американский новостной телевизионный канал CNN опубликовал рейтинг протяженности «оплачиваемого отпуска» в разных странах, Китай оказался практически в конце этого списка.[7] Рейтинг телеканал CNN составлял исходя из данных о служащих на предприятиях,

которые работают по 5 дней в неделю, а также обладают десятилетним стажем работы. Продолжительность «оплачиваемого отпуска» была составлена в соответствии с минимальным оплачиваемым отпуском и официальными выходными, установленными государством.

Согласно статистике более 80% работников Китая оказываются в условиях «вынужденной полной занятости», под которой подразумевается отсутствие должного отдыха.

Академия общественных наук КНР и Управление по делам туризма еще в 2011 г. опубликовали «Зеленую книгу по отдыху в Китае», включившую ценные статистические данные, касающиеся проблемы предоставления отпуска работникам в КНР. В соответствии с этой книгой, 33,1% опрошенных работников сообщили, что не брали оплачиваемый отпуск, а 18% респондентов утверждали, что попросту не имеют стабильных выходных. Стоит заметить, что сроки отпуска в Китае несомненно являются небольшими по сравнению со странами Европы.

Исследование CNN продемонстрировало, что большинство, отказывающихся от отдыха людей, делают это исключительно от безвыходности своего положения, число опрошенных, готовых зарабатывать деньги и отказаться от заслуженного отпуска, превышает 80%.[8] Разумеется, трудовой кодекс КНР четко определяет наличие оплачиваемого отпуска, а определенные постановления Государственного совета КНР

дополняют его положения, но, к сожалению, на практике оплачиваемый отпуск практически недоступен для работников. Проблема заключается прежде всего в политике предприятий или компаний. Далеко не многие предприятия могут гарантировать право на отпуск. Такая проблема неразрывно связана с экономической составляющей данной страны. Предоставление отпуска в регионах или так называемых провинциях значительно отличается от отпуска в таких больших городах, как Шанхай, Пекин, Шэньчжэнь или Гуанджоу. Этот вопрос определяется уровнем жизни людей, проживающих в провинции, а также низкой стоимостью труда в таких районах. Вынужденная полная занятость всецело отражает отсутствие баланса между правами работника и работодателя. [9] Главная причина, по которой китайцы отказываются от оплачиваемого отпуска, состоит в возможности замены его денежной компенсацией. Подобная компенсация, в соответствии с ТК КНР, допускается исключительно с согласия самого работника и предполагает выплату денежных средств за отпускные в тройном размере, однако, безусловной гарантии на компенсации со стороны работодателя нет. ТК КНР не обязует работодателя выплачивать компенсацию работнику, который отказался от оплачиваемого отпуска. Гарантия на выплаты такого характера существует, как правило, только в государственных структурах.

Правила предоставления оплачиваемого отпуска в КНР. Ежегодный отпуск, определенный статьей 3 Положения

«О ежегодном оплачиваемом отпуске работников в КНР», рассчитан на следующее количество дней (в рабочих днях, с учетом только пятидневной рабочей недели):

- 5 дней, если стаж от 1 до 10 лет (с праздниками - 11 дней всего)
- 10 дней, если стаж от 10 до 20 лет.
- 15 дней, если стаж свыше 20 лет.[10]

В действительности, по сравнению с другими странами, КНР устанавливает крайне спорные положения трудового законодательства, относящиеся к предоставлению отпуска в КНР. Несмотря на достаточную степень актуальности данной проблемы, Китайское законодательство не вносило никаких изменений в течение довольно длительного периода. Одной из главных проблем является нежелание властей изменять и вводить какие-либо положительные нормы, касающиеся вопроса предоставления более длительного отпуска работникам в КНР. Действующие правила предоставления отпуска установлены Положением «О ежегодном оплачиваемом отпуске работников» (Постановление Государственного совета КНР № 514.) и «Правилами применения ежегодного оплачиваемого отпуска работников» (Приказ Министерства трудовых ресурсов и социального обеспечения КНР № 1). Данные постановления и приказы были приняты в 2007-2008 годах, однако, основное содержание, затрагивающее вопрос предоставления отпуска, было целиком заимствовано из Трудового кодекса КНР,

который в свою очередь был принят еще в 1994 году и остался без существенных изменений. Также стоит заметить, что длительность отпуска в КНР зависит во многом исключительно от трудового стажа, не столько от возраста или от трудовой сферы работника. Государство не заинтересовано в разделении работников в зависимости от их сферы труда и степени тяжести выполняемой работы. Подобное разделение на практике работает только при получении работником профессиональных заболеваний, что лишний раз подчеркивает незначительность международных Конвенций, принятых МОТ, в отношении Китайского государства.[11]

Противоречивым является также вопрос распределения отпускного времени у государственных служащих и работников государственных предприятий. Данная категория рабочих обладает специфическим набором прав в рамках отпуска. Так, согласно положению «О ежегодном оплачиваемом отпуске работников», отпуск гос. служащих с учетом их стажа может длиться более 30 дней.

В качестве причины отсутствия изменений, касающихся положения работника и оплачиваемых отпусков, можно выделить нежелание Китайских властей ратифицировать Конвенцию об оплачиваемых отпусках 1973г.[12] Данная конвенция могла бы внести значительные изменения в законодательство о труде КНР. Согласно этой Конвенции, каждый имеет право на ежегодный оплачиваемый отпуск

установленной минимальной продолжительности — не менее трех рабочих недель за один год работы. Однако в таком случае китайцам бы пришлось пересмотреть свои нормативно-правовые акты, которые касаются проблемы приобретения права на полный отпуск, и прежде всего внести огромные изменения в Трудовой Кодекс, что крайне неудобно и невыгодно как с правовой, так и с экономической точки зрения.

Как было упомянуто ранее, предоставление отпуска в провинциях значительно отличается от отпуска в больших городах. Данная проблема во многом определяется экономической составляющей Китая.

Глава 4 Трудового Кодекса КНР Ст.46 предполагает возможность внесения изменений в вопросах распределения отпускного времени через Министерство труда и социального обеспечения Китая. Данное положение часто используется главными руководителями предприятий в регионах страны. Подобная связь государства в лице инспекций по труду и работодателя всецело направлена на способность государства свободно определять «распределение труда», тем самым оказывая влияние на экономику целой страны.

На практике в ряде регионов Китая продолжительность рабочего времени действительно больше нормативной. Проблема заключается все в том же Трудовом кодексе КНР, если предприятию в силу производственной специализации не удастся соблюдать установленную законодательно

продолжительность рабочего времени, что означает предоставление минимум одного выходного дня в неделю, то работодатель может решить проблему посредством подачи заявления на получение разрешения в органы трудовой администрации КНР (Министерства труда и социального обеспечения Китая), а затем перейти на совершенно другую систему организации труда и отдыха. Практика показывает, что большинство провинциальных предприятий, а также некоторые компании руководствуются своей системой организации труда и отдыха. Большинство из них, располагающихся на севере Китая, где, как правило, положение работника хуже, чем в остальных провинциях или регионах, могут устанавливать в качестве обязательного рабочего дня до 12 часов труда.

Таким образом, проведенное исследование правовых особенностей предоставления отпуска в Китае позволяет сделать вывод о недостаточной разработанности некоторых законов КНР и их несоответствия как Кодексу, так и реальности. Правовые нормы, действующие в отношении работников, далеко не всегда соответствуют нормам международного права, в частности, Ст. 24 Всеобщей Декларации прав человека и гражданина. Границы возможного отступления от нормы не установлены, вследствие чего положение рабочих на фабриках Транснациональных компаний, предприятия которых размещены в Китае, крайне неблагоприятно. Разумеется, в настоящее время наиболее верным решением было бы внесение

поправок в Трудовой Кодекс и действующие постановления Госсовета. Положения о стаже по специальности работника требуют значительных изменений. Стоит заметить, что вопрос специального трудового стажа в рамках государственной службы лишает работников определенной мобильности в сфере труда. Явление вынужденной полной занятости отражает явное неравноправие в отношениях между работодателями и работниками, по этой причине объективная статистика отпусков все еще оставляет желать лучшего. Проблема разделения населения на своего рода категории, классы, также заранее определяет право человека на отдых, заменяя его обязательством на «вечный труд».

Список использованных источников и литературы:

1. «Всеобщая декларация прав человека и гражданина» от 10 декабря 1948 г. / Электронный источник БД Консультант
2. Чернова В.В. Особенности формирования социально-трудовых отношений в КНР // Диспут плюс. 2012. № 1 (1). С. 64 - 67.
3. Закон о труде КНР (в редакции 2009 г.) / Законодательство КНР на русском языке: Трудовое законодательство. Электронный источник. Режим доступа: pavel.bazhanov.pro/translations/chinalabourlaw/
4. «Labour in Transition. The Labour Process in Eastern Europe and China» / Ed. by Smith Ch., Thompson P. London, 1992.
5. Положения Государственного совета КНР «О рабочем времени работников». Электронный источник. Режим доступа: http://chinalaw.center/labour_law/china_paid_annual_leave_2007_russian/
6. Положения Государственного совета КНР «О рабочем времени работников». Электронный источник. Режим доступа: http://chinalaw.center/labour_law/china_paid_annual_leave_2007_russian/
7. Статистические данные – edition.cnn.com/us, публикация в русскоязычном варианте принадлежит газете "Жэньминь Жибао" - <http://en.people.cn/index.html>
8. Статистические данные – edition.cnn.com/us, публикация в русскоязычном варианте принадлежит газете "Жэньминь Жибао" - <http://en.people.cn/index.html>
9. Ромадова Л.А. Новые тенденции в трудовом праве Китая (в контексте

сравнительного анализа Трудового кодекса КНР и Закона о трудовом договоре КНР) // Сб. «Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества». Материалы V Международной научно-практической конференции. 2015. С. 241 — 244.

10. List of minimum annual leave by country / «Travail Legal Database: Working Time in the Asian Region». Travail: Conditions of Work and Employment Programme. International Labour Organization. Электронный источник. Режим доступа:

http://www.ilo.org/dyn/travail/travmain.sectionReport1?p_lang=en&p_structure=2&p_sc_id=1368&p_sc_id=1694&p_sc_id=1390&p_sc_id=1717&p_countries=REG3

11. Ромадова Л.А. Новые тенденции в трудовом праве Китая (в контексте сравнительного анализа Трудового кодекса КНР и Закона о трудовом договоре КНР) // Сб. «Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества». Материалы V Международной научно-практической конференции. 2015. С. 241 — 244.

12. Конвенция №132 МОТ «Об оплачиваемых отпусках (пересмотренная в 1970 году), принята 24.06.1970 на 54-ой сессии Генеральной конференции МОТ) Электронный источник. Режим доступа: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_102747/

Осипова Елизавета Пантелеймоновна

*К.ю.н., доцент кафедры Международного и морского права
ГУМРФ адмирала С.О. Макарова*

Панкратьев Алексей

студент ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

ВСТУПЛЕНИЕ БЕЛЬГИИ, ПОРТУГАЛИИ И ГРЕЦИИ В ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ

Аннотация: В статье рассматриваются причины и последствия присоединения Бельгии, Португалии и Греции к Европейскому Союзу.

Ключевые слова: Европа, международное право, государство.

Abstract: the article deals with the causes and consequences of the accession of Belgium, Portugal and Greece to the European Union.

Keywords: Europe, international law, state.

Вступление Бельгии в ЕС, как одной из шести стран – главных ее основателей, должно быть рассмотрено с точки зрения долгожданного начала возрождения и процветания ее экономического статуса, следующих за периодом длительного застоя всех сфер экономической, политической и социальной жизни, наблюдавшегося после второй мировой войны. Бельгия издавна и до сегодняшнего момента была движущей силой в объединении Европы. Теперь, больше, чем когда-либо, европейская интеграция – главный механизм внешнеполитической деятельности Бельгии. Сейчас, когда все более и более обостряются национальные противоречия, ЕС является лучшей гарантией мира и стабильности в Европе. Интеграционные изменения, происходящие внутри политических и экономических систем, стран-участниц ЕС, способствуют укреплению и поддержанию функций, полномочий и конкурентоспособности ЕС во всем мире. «Образование ЕС – это существеннейший вклад в ускорение процесса глобализации экономических, политических и социальных систем». Такая тенденция наиболее применима к таким сравнительно небольшим странам, как Бельгия. Развитие европейской интеграции сказывается на усилении способности Бельгии и других, схожих с ней стран, прямо и косвенно влиять на экономическую, политическую и социальную составляющую других государств[1]. Сегодня, Бельгия – это центр международных контактов. На территории страны расположено

около 1000 государственных и частных филиалов или штаб-квартир международных организаций и сообществ, таких как ЕС, НАТО, Бенилюкс и других. Процветание и развитие Бельгии в значительной степени всегда зависело от внешней торговли. Начиная с создания Бельгийско-Люксембургского Экономического Союза в 1921 г., Бельгия поэтапно проходит путь объединения Европы. Являясь членом Бенилюкс, Бельгия становится одним из предшественников ЕС. В 1944 г. страны-участницы союза Бенилюкс, Бельгия, Нидерланды и Люксембург, заключили взаимное соглашение об отмене взаимных импортных пошлин и о применении единого таможенного тарифа при торговле с третьими странами. Вторым важным шагом в развитии европейских интеграционных процессов стало образованное в 1951 г., в сообществе с Францией, Германией и Италией, Европейское Объединение Угля и Стали. Созданные в 1957 г., Европейское Экономическое и Атомное Сообщества во главе с вышеупомянутыми шестью странами продолжили дальнейшую тенденцию образования единого Европейского государства и являются сейчас одними из наиболее активных участников Европейского валютного союза. Кроме того, членство Бельгии в ВТО существенно облегчило процессы, касающиеся международной торговли страны: импорта и экспорта товаров, сырья и услуг.

Португалия официально подала заявление о вступлении в ЕС 28.03.1977 года. Она подписала договор о

предварительном присоединении 03.12.1980, а 01.01.1986 Португалия и Испания официально присоединились к ЕС. Директивные органы Португалии с нетерпением поддерживали процесс европейской интеграции. В конце 1980-х и начале 1990-х гг. они приняли участие в проекте экономического и валютного союза (запуск единой валюты). Приоритетом экономической политики стало участие в группе ранних усыновителей евро. Очень немногие возражали против вступления в зону евро. Фактически, большинство экономистов и большинство разработчиков политики имели довольно наивные взгляды на трудности европроекта. Таким образом, страна и другие страны-члены ратифицировали Договор о Европейском союзе (Маастрихтский договор в 1992 г. и Амстердамский договор в 1997 г.), при этом отменяя различные экономические и юрисдикционные инструменты политики. Так, Португалия: упразднила контроль за капиталом в июле 1990 г.; сократила минимальные резервные требования банковской системы с 17% в 1997 г. до 2% к 01.01.1999 г.; дважды изменила свою конституцию с учетом Маастрихтского договора и Амстердамского договора[2]. Эта широко распространенная вера, без обоснованных политических или экономических оснований, в добродетели принятия единой валюты была несколько понятна. Фактически, несмотря на ущерб, причиненный европейским тарифным механизмом (ERM) в начале 1990-х гг. и растущее влияние экономической

интеграции в конкретных секторах португальской экономики, первые шесть лет интеграции в ЕС были весьма благоприятными для Португалии. В период с 1986 по 1992 г. реальные доходы на душу населения значительно возросли, составив от 50% до 65% от среднего показателя 15 развитых стран ОЭСР.

Переходный период, в течение которого Греции предстояло подготовиться к «вступительным экзаменам», равнялся 22 годам. Но временные рамки оказались не единственной сложностью: куда более суровый экзамен для Эллады, родины европейской демократии, приготовила самая безжалостная учительница - История. После военного переворота, совершенного 21.04.1967 г., к власти в стране пришел диктаторский режим «черных полковников». Для восстановления парламентского строя потребовалось семь долгих лет, на протяжении которых по инициативе Европейской Комиссии (тогда - Комиссии Европейских Сообществ) Афинское соглашение было частично заморожено. Итогом пребывания военных у власти стало еще одно подтверждение старой истины о том, что штыки годятся почти для всего, кроме того, чтобы на них сидеть. Диктаторы привели страну к краху внешней и внутренней политики и, наконец, уступили место гражданскому правительству. После декабрьского референдума 1974 г. однозначность демократического выбора не оспаривает ни одна влиятельная политическая сила Греции [3]. Но вокруг

вступления в ЕС в афинском политическом истеблишменте не один год шла весьма серьезная борьба. Влиятельные партии убеждали сограждан, что для греческой экономики, пораженной тяжелым спадом и двумя нефтяными кризисами (в 1973 и 1979 гг.), вхождение в ЕС не сулит ничего хорошего. Парламентские дебаты по ратификации договора о вступлении в ЕС были столь жаркими, что оппозиционеры - представители Всегреческого социалистического движения (ПАСОК) и коммунисты - покинули зал. Но имевшая тогда большинство партия Новая демократия сумела провести нужное решение. Приобретя статус полноправного участника ЕС (это случилось в 1981 г.), Эллада стала десятой страной Союза. Но до нынешнего единства взглядов, когда европейское измерение всеми признается жизненно важным для устойчивого развития и обеспечения достойного будущего страны, было еще далеко. Еще предстояла не одна жаркая политическая схватка, когда левые всеми силами пытались доказать, что «ЕС и НАТО - одна компания», а Союз - это лишь подголосок США. На первом этапе могло сложиться впечатление, что вступление Греции в ЕС принесло ей больше политических выгод, чем экономических, рассказывает профессор Теодор Кулумбис, возглавляющий Греческий фонд европейской и международной политики. Тем более что в период ассоциированного членства была сделана не совсем верная оценка тех субсидий, которые Элладе надлежало получать в рамках Единой сельскохозяйственной политики ЕС.

Но все равно эти средства сыграли огромную положительную роль, став стабилизирующим фактором, реальной экономической поддержкой, оказанной партнерами по Союзу. Причем, как теперь понимают многие, они были не только важным хозяйственным, но и насущным политическим подспорьем, считает Т. Кулумбис. Они укрепили хрупкую, еще не укоренившуюся после «полковничьего» эксперимента демократию. Не стоит думать, что после того, как Эллада сдала экзамен в общеевропейский «университет», она сразу вышла в профессора. Нет, прежде пришлось поучиться обходиться с европейским законодательством надлежащим образом. Вот пример: с 1981 по 1985 г. Европейская Комиссия инициировала 108 разбирательств, вызванных некорректным применением норм и правил ЕС. Позднее дела пошли куда веселее, и верховенство общеевропейских законов по отношению к национальным вошло, что называется, в плоть и кровь греческого судопроизводства. Однако даже сейчас, спустя столько лет, сняты не все вопросы. Остаются четыре сферы, в которых нормативно-правовые акты Греции и ЕС входят в некоторые противоречия. Это, по мнению экспертов, частично вызвано труднопреодолимыми национальными традициями, а подчас - серьезным противостоянием общества. Вот эти сферы: обеспечение здоровья и безопасности служащих на рабочем месте, инвестиции в приграничных регионах, телекоммуникационный и банковский секторы и определение

будущего национализированных отраслей экономики. Вхождение в ЕС оказало большое влияние и на функционирование политической системы страны. Особенно это заметно на трансформации стиля принятия решений, который стал более открытым, вовлекающим в этот процесс более широкие слои гражданского общества. В стране прошли преобразования в сфере региональной и коммунальной политики, направленные на то, чтобы наделить местные органы такими полномочиями, которые сделали бы их настоящими центрами власти. Было резко сокращено число кинотитов (общин) и увеличены размеры и число димов (муниципалитетов). Таким образом, речь идет о децентрализации государственной власти и такое направление развития приветствуется обществом, тем более что Эллада пока считается одной из наиболее централизованно управляемых стран ЕС. Вступление в ЕС затронуло и законодательную ветвь власти: греческий парламент утратил некоторые полномочия, делегированные институтам ЕС. Алексис Ципрас, премьер-министр Греции, сказал: «Текущая ситуация, в которой оказалась Греция возникла по вине самого народа страны. Большинство греков в свое время поддержало вступление в ЕС. Сегодня все понимают, что – это решение было ошибочное. Мы частично потеряли свой суверенитет и вынуждены идти в том направлении, как решило большинство. Если откажемся, то столкнемся с катастрофическими последствиями»[4].

Список использованных источников:

1. «Справочник путешественника» [Электронный документ] // режим доступа <http://atlasmap.ru/index.php/spr/145229>
2. Португалия: 40 лет демократии и интеграции в Европейский Союз / Сайт «Европейский фонд Генриха Бёлля» [Электронный документ] // режим доступа <http://eu.boell.org/en/node/619>
3. История интеграции Греции и ЕС. Статья. [Электронный документ] // режим доступа <https://www.greek.ru/all/greecetoday/eu/histeu.php>
4. «Ципрас: вступление Греции в ЕС - ошибочное решение». Статья [Электронный документ] // режим доступа <https://newsland.com/user/4297827813/content/tsipras-vstuplenie-gretsii-v-es-oshibochnoe-reshenie/5336764>

Информация для авторов

Все статьи сдаются в текстовом редакторе Microsoft Word. Параметры страницы: поля верхнее и нижнее — 2 см, левое — 2 см, правое — 2 см; межстрочный интервал — 1,5, позиции табуляции стандартные (1,27 см), шрифт Times New Roman. Кегль шрифта — 12 пунктов. Переносы не допускаются.

Текст статьи рекомендуется структурировать с помощью полужирного с курсивным начертания и только курсивного начертаниям. Подчеркивание и выделение отдельных слов недопустимо.

В тексте не должно быть фотографий. Рисунки (диаграммы и графики) в тексте должны иметь заголовки, на каждый рисунок должна быть ссылка в тексте.

Рисунки сопровождаются подрисуночной подписью и должны быть выполняются в черно-белом варианте (в диаграммах использовать штриховку; на графиках разный тип линий и маркеров), условные обозначения (легенда) выносятся в подрисуночную подпись. Рисунки должны быть сделаны в формате, позволяющем производить их редактирование и изменение конфигурации без дополнительного обращения к авторам.

Таблицы должны иметь заголовки и на каждую таблицу должна быть ссылка в тексте. Номер таблицы выравнивается по правому краю, заголовков таблицы по центру.

Список литературы (источников) в статье размещается в

конце текста под заголовком «Список источников и литература».

По каждому источнику необходимо указать общее количество страниц для книжных изданий, для статьи номера страниц, на которых она расположена.

Номера ссылок на источники размечаются по тексту в порядке упоминания в квадратных скобках ([]). При этом, если необходимо, указывается номер страницы источника (например, [1, с. 4]).

Отдельным файлом необходимо приложить следующие сведения:

- название статьи на русском и английском языках;
- аннотация (до 400 знаков с пробелами) на русском и английском языках;
- ключевые слова(5-7) на русском и английском языках;
- информация об авторе(ах): фамилия, имя, отчество на русском и английском языках; ученая степень, ученое звание; место работы, должность; контактный телефон, свой электронный адрес.

Научно-практический журнал

«Океанский менеджмент»

№ 1, 2017

Электронный ресурс размещен на сайте www.oceanlaw.ru

Цена договорная. Подписано к печати 30.11.2017.

Периодичность 4 раза в год. Тираж 250 экземпляров.

Отпечатано в типографии «Свое издательство».

Адрес: Санкт-Петербург, ул. Репина, 41

