

The background of the cover is a painting of a three-masted sailing ship, likely a galleon, navigating through a turbulent sea with white-capped waves. The sky is a pale, hazy blue. The ship is positioned on the left side of the frame, moving towards the right. The overall style is that of a classical oil painting.

# ОКЕАНСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ

**ВЫПУСК 1**

**2018**



**АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА**

**ОКЕАНСКИЙ  
МЕНЕДЖМЕНТ**

***Выпуск 1***

**2018**

*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  
«Кораблекрушение».*

**ООО «Агентство Морского права»**

**Адрес:**

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

Е-mail: [mia@oceanlaw.ru](mailto:mia@oceanlaw.ru)

© ООО «АМП», 2018

## **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 Флюровна**, 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

## РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

*Галкина Валерия*

*Колтакова Людмила*

Деятельность Лондонской страховой компании Ллойд на рынке страхования..... 7

*Галимова Алия*

*Дорджиева Олзята*

Международно-правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов..... 16

*Львов Е.*

Проблемы патентного права..... 28

*Наниева К.*

Двойные стандарты мировой политики в отношении международного терроризма..... 40

*Насоновская М.*

Реализация Международной Конвенции о правах ребенка в странах Скандинавского региона..... 52

*Пискун Лидия*

Роль Сеульской конвенции в международно-правовом регулировании иностранных инвестиций..... 63

## РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

*Лахман Виталий*

Сравнительно-правовой анализ обычаев и обязательств постановлений портов: Архангельский морской порт, Анадырский морской порт, Владивостокский морской порт..... 70

*Мустафина Алсу*

Правовое обеспечение страховой защиты от рисков, связанных с осуществлением арктического судоходства..... 87

<i>Тейкин Михаил</i> Правовое регулирование морских перевозок по законодательству Китая.....	93
--	----

<i>Цветкова Юлия</i> Некоторые вопросы, связанные с осуществлением Арктического туризма, не урегулированные российским законодательством.....	117
--	-----

### **РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО**

<i>Окуневич Ева</i> <i>Рогалева София</i> Конституции и конституционные реформы в странах СНГ.....	124
--	-----

## **РАЗДЕЛ I.**

### **МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО**

**Галкина Валерия**

*студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова*

**Колпакова Людмила**

*студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова*

#### **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЛОНДОНСКОЙ СТРАХОВОЙ КОМПАНИИ ЛЛОЙД НА РЫНКЕ СТРАХОВАНИЯ**

*Аннотация:* в данной исследовательской работе авторами были рассмотрены вопросы, относящиеся к истории страховой организации Ллойд, а также ее роль на рынке страхования не только на национальном, но и международном уровне.

*Ключевые слова:* Ллойд, страховая деятельность, андеррайтер

Принято считать, что английская система страхования является наиболее эффективной и либеральной на арене мирового страхового сообщества. Страховая деятельность в Великобритании осуществляется на основе Закона о компаниях 2006 г. (Companies Act 2006)<sup>1</sup>, Закона о страховых компаниях (Insurance company Act 1982), с учетом последующих изменений и дополнений, который регулирует страховую деятельность компаний в форме акционерных обществ, за исключением так называемых «дружественных обществ» (friendly societies), акционированных в Великобритании или в другой стране, некорпоративных компаний, а также андеррайтеров страховой ассоциации Ллойда.

Также действуют законы о страховой корпорации «Ллойд», о страховых брокерах, о защите держателей полисов, а

---

<sup>1</sup> Companies Act 2006. Chapter 46.

URL: [http://ec.europa.eu/internal\\_market/auditing/docs/dir/transpo/uk17.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/auditing/docs/dir/transpo/uk17.pdf)

(дата обращения: 04.03.2018)

также правила, регулирующие деятельность страховых компаний и другие правовые акты<sup>2</sup>.

Страховой рынок Соединенного королевства Великобритании можно разделить на две самостоятельные части: Лондонский и все остальные. В основном, Лондонский рынок занимается страхованием клиентов из зарубежных государств. Наиболее известным и крупнейшим представителем Лондонского рынка является страховая компания «Ллойд» («Lloyd's of London»).

Свою историю корпорация Ллойд берет еще с конца 17 века. Первым упоминанием о ней в источниках принято считать 1689 год, связывая это с именем владельца кофейни – Эдвардом Ллойдом. Заведение находилось на Тауэр-стрит недалеко от реки Темзы, которое чаще всего посещалось капитанами судов, судовладельцами, банкирами и купцами. Кофейня была удобным местом для обмена новостями и заключением сделок, там также можно было получить чернила, гусиные перья и бумагу. Эдвард Ллойд в своей кофейне вывешивал на стене листок со сведениями о различных торговых судах.

В 1713 кофейня поменяла свое расположение и уже находилась на Ломбард-стрит, получив статус своеобразного закрытого клуба, в котором собирались люди, интересующиеся и занимающиеся морским страхованием и мореходством. С того времени появилась возможность найти людей, которые могли застраховать суда или грузы, и в свою очередь в этом месте устраивались специализированные аукционы по продаже судов.

---

<sup>2</sup> Андреева Л.А., Чупина Э.В. Правовое регулирование страхования за рубежом (сравнительный анализ) // Вопросы современной юриспруденции: сб. ст. по матер. XXXVII междунар. науч.-практ. конф. № 5(37). – Новосибирск: СибАК, 2014

В 1720 году правительство Англии даровало хартию на монополию страхования Королевской и Лондонской биржам страхования, в которой запрещалось другим компаниям торговать страховыми полисами, из-за чего у членов объединения кофейни Ллойд появилась необходимость объединиться в общество. Благодаря этому объединению они не попадали под запрет, а наоборот, заняли определенную нишу на рынке страхования, так как Королевская и Лондонская биржа избегали непосредственного участия в рискованных операциях по морскому страхованию.

Уже к 1774 году Ллойд помещается в здании Королевской биржи, выбирает комитет членов, руководящий агентами-представителями корпораций и контролирующей операцией.

Важным этапом в развитии корпорации является война Англии и Франции 1793 года, во время которой она занималась страхованием судов Королевского морского флота. В то же время, когда ни одно из правительств мира не могло предусмотреть средств для материальной помощи жертвам войны, страховщики Ллойд создали для этой цели «Патриотический фонд». Все это привело в 1815 году к тому, что корпорация Ллойд стала самой крупной страховой компанией, которая поддерживала британский Королевский флот.

В 1906 году произошло землетрясение и пожар в Сан-Франциско, которые уничтожили имущество стоимостью около 350 млн.дол., следствием этого стало разорение американских компаний из-за невозможности выплатить данный ущерб. Однако корпорация Ллойд смогла полностью выплатить все суммы по каждой страховке, что еще больше возвысило её авторитет. Компания Ллойд оказывала огромную страховую помощь флотам союзников и во время Второй мировой войны.

Корпорация Ллойд внесла большой вклад в развитие морского спасательного дела. Страховое объединение Ллойда организовало Лондонскую спасательную ассоциацию и Спасательную ассоциацию США, представители которых оперативно проводили инспекции для проверки целесообразности спасательных работ. Был даже сформулирован известный принцип "без спасения нет вознаграждения", который положен в основу договоров о спасании. Комитет Ллойда разработал стандартную форму договора о спасании, который позволил регулировать отношения между спасателем и терпящей бедствие стороной. Претерпев некоторые поправки в 1926 году, такая форма используется и в наше время.

Можно отметить, что Объединение Ллойда продолжает оказывать большое влияние на мореходство до сих пор.

Вводными положениями и в частности п.6 ч. а,b Закона Ллойд (Lloyd's Act 1982)<sup>3</sup> утверждено создание Совета Ллойда (Lloyd's Council), функции которого заключаются в управлении и регулировании дел общества. Кроме того, «упомянутый Совет должен иметь полномочия для принятия решений в целях такого управления и регулирования, в том числе подзаконные акты, предусматривающие и регулирующие прием, приостановку и дисциплинирование членов Общества, брокеров Ллойда, агентов по андеррайтингу и других лиц».

Корпорация Ллойд представляет собой объединение частных страховщиков, так называемых андеррайтеров (underwriters), которые выполняют функции по заключению договоров морского страхования. Иными словами, организация Ллойд выступает в качестве

---

<sup>3</sup> Lloyd's Act 1982

URL: <https://yandex.ru/clck/jsredir?bu=uniq152001893615228713842&from=yandex.ru> (дата обращения: 04.03.2018)

«площадки», на которой страхователи находят через брокеров наиболее отвечающих их требованиям андеррайтеров.

Клиенты Ллойда — люди, ведущие мировую экономику, от стартапов до малых и средних предприятий, национальных правительств и транснациональных корпораций, которые полагаются на профессионализм, силу и безопасность рынка Ллойда. Рынок Ллойда помог клиентам во всем мире противостоять кризисным явлениям в экономике, он возвращает и восстанавливает экономическое положение клиентов.

В структуру управления Ллойда входит: Совет Ллойда, Комиссия и Основные комитеты.

В Совете Ллойда обычно работают шесть действующих, шесть внешних и шесть назначенных членов. Действующие и внешние члены избираются членами Ллойда. Председатель и заместители Председателя избираются ежегодно Советом из числа его членов. Совет может выполнять некоторые свои функции непосредственно путем принятия решений и принятия резолюций, требований, правил и указаний. Другие решения делегируются Комиссии и связанным с ней комитетам.

Комиссия несет ответственность за ежедневное управление рынком Ллойда. Он устанавливает руководящие принципы для всех синдикатов и управляет процессом планирования и мониторинга бизнеса для обеспечения высоких стандартов андеррайтинга и управления рисками, тем самым повышая рентабельность и укрепляя финансовую устойчивость рынка.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Официальный сайт Lloyd's of London

URL: <https://www.lloyds.com/about-lloyds/governance-and-management/lloyds-governance-structure>

Роль корпорации Ллойд включает:

- управление и защита сети международных лицензий Ллойда;
- согласование бизнес-планов синдикатов и оценка эффективности этих планов. Синдикаты должны подписываться только в соответствии с их согласованными бизнес-планами, иначе Ллойд может предпринять ряд действий, включая прекращение андеррайтинга синдиката;
- контроль за соблюдением синдикатами минимальных стандартов Ллойда;
- продолжение повышения стандартов и повышение производительности в двух основных областях:
  - общий риск и эффективность управления рынком;
  - поддержание и развитие привлекательности рынка для поставщиков капитала, дистрибьюторов и клиентов, сохраняя при этом свое разнообразие.

Клиенты компании Ллойд не могут заключать страховые договоры напрямую со страховщиками. Это возможно делать только с сертифицированными страховыми брокерами, которые также являются членами концерна. Брокеры подыскивают для заказчика наилучшие предложения от синдикатов Ллойда. В наши дни структура рынка страхования Lloyd's of London следующая:

- 1238 корпоративных членов (corporate members)
- 773 индивидуальных членов (individual names)
- 51 страховой агент (managing agents)
- 87 страховых синдикатов (insurance syndicates)

- 176 сертифицированных брокеров (Lloyd brokers).<sup>5</sup>

В качестве яркого примера страхования судна Ллойдом, можно рассмотреть пример с 32-пушечным фрегатом «Лютин».

Одним ранним пасмурным утром 9 октября 1799 г. фрегат «Лютин» под командованием капитана Ланселота Скинера был снят с якоря и вышел из Ярмута к берегам континента. Когда корабль, по прошествии 18 часов, пребывал у входа в залив Зейдер-Зе, надвинулся сильный шторм. Капитан Скинер, чтобы не быть выброшенным на прибрежные отмели голландского берега, он принял решение штормовать в открытом море. Однако избежать этого не удалось, фрегат сел на мель между островами Тершеллинг и Влиланд и был опрокинут штормом, затонув на небольшой глубине. Из двухсот членов экипажа добраться до берега смог только один раненный матрос, который по пути в Англию скончался.

В Англии сообщение о данном кораблекрушении произвело сенсацию, в большей степени из-за того, что фрегат «Лютин» вез в Гамбург золото, которое являлось собственностью лондонских купцов и оценивалось в 1 175000 фунтов стерлингов.

Гибель фрегата было тяжелым ударом для страховщиков, им пришлось выплатить страховое возмещение в размере 900 тыс. фунтов стерлингов.

Была необходимость поднять сокровища с затонувшего фрегата, поэтому Англия пыталась продумать план такого подъема. На тот момент, Англия и Голландия находились в состоянии войны, и король Голландии воспользовавшись этим, объявил фрегат своей собственностью.

---

<sup>5</sup> Справочник по страхованию URL: <http://insurancestrahovanie.company/strahovoy-koncern-lloyds-london-insurance-corporation-lloyd.html>

## *Раздел I. Международное право*

---

За восемнадцать месяцев с фрегата «Лютин» подняли золота на сумму свыше 70 тыс. фунтов стерлингов.

В 1821 г. король Нидерландов Вильгельм 1 утвердил концессию, которая разрешала жителями острова Тершеллинг заниматься поисками и подъёмом золота с фрегата «Лютин», оставляя себе при этом половину найденного. Спустя два года концессия была передана Ллойдю. За пять лет англичане подняли около 40 тыс. фунтов стерлингов, золотые монеты, слитки, судовой колокол и руль. Найденный колокол был подвешен в 1896 в центральном зале Ллойда.

Однако, помимо серьезных объектов страхования, так же встречаются и комичные случаи, такие как:

- Детский лепет участников шоу "Пинки Ли" (Pinky Lee) (полис на 50000 долларов);
- Ноги Бетти Грэйбл (1млн долларов);
- Голос Брюса Спрингстина (3,5млн. фунтов);
- Портрет королевы и герцога Эдинбургского на рисовом зернышке (20000 долларов);
- Бороды Клуба бородачей в Дербишире от пожара и "похищения" (по 20 фунтов каждая);
- Вероятность того, что никто не умрет от смеха во время выступления группы юмористов (1 млн долларов);
- Самая большая сигара в мире (17933 фунта 35 центов);
- Тело манекенщицы Сьюзан Миззи, рекламирующей дамское нижнее белье (10млн фунтов);

- Вероятность того, что Лох-Несское чудовище не будет выловлено (1 млн фунтов).<sup>6</sup>

Таким образом, в результате проведенного нами исследования целесообразно сделать вывод о том, что Лондонская компания Ллойд занимает одно из ведущих мест на рынке страхования. Компания заслужила сильную репутацию и задала, своего рода, моду на рынке тем, что создает новые и весьма нестандартные продукты страхования. Авторитет компании настолько велик, что если андеррайтеры Ллойда откажутся принять риск на страхование, то это значит, что никакая организация и нигде не возьмется за подобное страхование.

**Список использованной литературы:**

1. Companies Act 2006. Chapter 46. URL: [http://ec.europa.eu/internal\\_market/auditing/docs/dir/transpo/uk17.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/auditing/docs/dir/transpo/uk17.pdf) (дата обращения: 04.03.2018);
2. Андреева Л.А., Чупина Э.В. Правовое регулирование страхования за рубежом (сравнительный анализ)// Вопросы современной юриспруденции: сб. ст. по матер. XXXVII междунар. науч.-практ. конф. № 5(37). – Новосибирск: СибАК, 2014;
3. Lloyd's Act 1982 URL: <https://yandex.ru/clck/jsredir?bu=uniq152001893615228713842&from=yandex.ru> (дата обращения: 04.03.2018);
4. Официальный сайт Lloyd's of London URL: <https://www.lloyds.com/about-lloyds/governance-and-management/lloyds-governance-structure>;
5. Справочник по страхованию URL: <http://insurancestrahovanie.company/strahovoy-koncern-lloyds-london-insurance-corporation-lloyd.html>;
6. Джек Минго. Как компании стали великими — Истории о бизнесе и торговле. Издательство «ПИТЕР».

---

<sup>6</sup> Джек Минго. Как компании стали великими — Истории о бизнесе и торговле. Издательство «ПИТЕР»

**Галимова Алия**

*студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова*

**Дорджиева Олзята**

*студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова*

## **МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

Договор международной перевозки представляет собой особый вид внешнеэкономических коммерческих сделок и осуществляется между двумя и более государствами на условиях заключенного между ними договора. Специфика правового регулирования международной перевозки заключается в том, что основные вопросы такой перевозки решаются в международных транспортных конвенциях и в действии общих коллизионных привязок (закон места нахождения вещи, совершения договора) и их трансформации в специальные (закон порта назначения; места столкновения судов и т. п.). При отсутствии соглашения сторон о праве применяется критерий наиболее тесной связи, который понимается как закон основного места деятельности той стороны отношения, которая осуществляет исполнение, имеющее решающее значение для содержания договора (право страны перевозчика – подп. 6 п. 3 ст. 1211 ГК) [1].

Трудной задачей явилось создание приемлемых правовых рамок для регулирования международных мультимодальных перевозок. Первая попытка была предпринята Международным институтом Унификации Частного Права (УНИДРУА) и восходит к 1930-м годам. Итогом работы в рамках УНИДРУА стало утверждение его Руководящим Советом в 1963 г. проекта Конвенции о

## *Раздел I. Международное право*

---

международных комбинированных перевозках грузов. Концепция смешанных перевозок также нашла свое отражение в таких документах, как FIATA [2] Combined Transport Bill of Lading, Combidoc, Combibill. Эти документы в основном базируются на Токийских правилах 1969 г. Токийские правила или проект конвенции о смешанных перевозках были приняты на Токийской конференции Международного морского комитета 1969 г. Далее в 1973 г. Международная торговая палата разработала международные правила, регулирующие документальное оформление смешанной перевозки, во многом базирующихся на Токийских правилах. Тем не менее, считая подобное положение не удовлетворительным, Совет по торговле и развитию ЮНКТАД [3] решил разработать новый документ, регулирующий смешанную перевозку, - Конвенцию ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. (Конвенция ООН 1980 г.). Конвенция ООН 1980 г. рассматривается как вполне адекватный ответ на правовые и политические проблемы, поднятые в процессе контейнеризации. Традиционно, при перевозке грузов на различных видах транспорта грузы передавались из-под одного правового режима в ведение другого правового режима, в зависимости от видов задействованного при перевозке транспорта. То есть, международная гармонизация транспортного законодательства была достигнута лишь на модальной основе. До 1980 г. не существовало единого транспортного документа, регулирующего перевозки всеми видами транспорта. Задачей Конвенции ООН 1980 г. стало заполнение существующих пробелов в законодательстве и введение правового единообразия в регулировании мультимодальных перевозок.

ФИАТА - это неправительственная организация, представляющая транспортно-экспедиторскую сферу деятельности

более чем 40 тысяч международных экспедиторских и логистических компаний. Сфера деятельности ФИАТА распространяется на 150 стран мира. Не смотря на то, что Конвенции 1980 г. не удалось привлечь достаточное число ратификаций для вступления в силу, однако ее положения существенно повлияли на законодательство, принятое в ряде стран. Конвенция ООН 1980 г. создает новую единую систему ответственности оператора мультимодальной перевозки груза, которая наступает с момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза получателю (статья 14 Конвенции ООН 1980 г.).

В Конвенции также применяется сетевая система ответственности, которая наступает в тех случаях, когда утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе смешанной перевозки, в отношении которого подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального права предусматривают более высокий предел ответственности по сравнению с пределом, предусмотренным в Конвенции ООН 1980 года. Конвенция устанавливает срок исковой давности два года. Однако предусматривает, что если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет, любой иск в связи с международной смешанной перевозкой погашается давностью. Однако если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или если груз не был выдан после дня, когда он должен был быть выдан, исковая давность погашается по истечении этого срока.

Оператор мультимодальной перевозки (ОМП) имеет право предъявить регрессный иск для возмещения ущерба к субподрядчикам, даже по истечении срока исковой давности, если иск

## *Раздел I. Международное право*

---

предъявляется в пределах срока, предоставленного согласно праву государства, в котором начато разбирательство, что не соответствует положениям иных применяемых международных Конвенций (статья 21 Конвенции ООН 1980 г.). Конвенция также предоставляет истцу широкий выбор юрисдикции. Истец может подать в суд в одном из следующих мест: 1) местонахождение основного коммерческого предприятия ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; 2) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; 3) место, в котором груз принимается к международной смешанной перевозке, или место его выдачи; или любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении (статья 26 Конвенции ООН 1980 г.).

В связи с растущей тенденцией международных коммерческих споров, в Конвенции предусматривается арбитражное судопроизводство в качестве альтернативы судебным разбирательствам. Оно предусматривает, что стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с международной смешанной перевозкой, подлежит передаче в арбитраж (статья 27 Конвенции ООН 1980 г.).

В связи с тем, что Конвенции ООН 1980 г. не вступила в силу, Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) в 1986 г. поручила секретариату разработать типовые положения о мультимодальных транспортных документах в тесном сотрудничестве с компетентными коммерческими и международными организациями, на основании Гагских и Гаго-Висбийских Правил [4], а также

## *Раздел I. Международное право*

---

существующих документов, таких как FBL (Коносамент ФИАТА), и ICC Uniform Rules (Правила Международной торговой палаты) для Комбинированных транспортных документов. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Гаагско-Висбийские правила) (заключена в г. Брюсселе 25.08.1924)(с изм. от 21.12.1979) (Гаагские правила вступили в силу 2.06.1931 г., Висбийские правила вступили в силу 23.06.1977 г., Протокол 1979 г. вступил в силу 14.02.1984 г. Все три документа вступили в силу для Российской Федерации 29.07.1999 г. Следуя этой резолюции ЮНКТАД совместно с Международной Торговой Палатой (МТП) была создана Рабочая группа по разработке нового свода правил для мультимодальных транспортных документов. В ходе серии заседаний рабочая группа завершила подготовку Правил ЮНКТАД/МТП для Мультимодальных Транспортных Документов в 1991 году. Правила вступили в силу с 1 января 1992 г. и были пересмотрены в 1995 г. Данные Правила применяются, если они инкорпорированы в договор перевозки путем ссылки письменно, устно или другим способом. Можно сослаться на Правила независимо от того, предполагается ли перевозка одним или несколькими видами транспорта на основании договора обычной или мультимодальной перевозки. Стороны, ссылаясь на данные Правила, соглашаются, что эти Правила будут превалировать над любым положением договора мультимодальной перевозки, который противоречит им, за исключением тех положений, которые увеличивают ответственность или обязательство оператора мультимодальной перевозки.

Современная мультимодальная транспортная отрасль вкладывает значительные средства в совершенствование и развитие своих услуг, тем не менее, ни одна из международных конвенций,

регулирующих мультимодальные перевозки, не вступила в силу, поэтому на практике приходится руководствоваться отраслевыми унимодальными конвенциями. Существует большое количество транспортных конвенций, которые применяются к договору перевозки на различных видах транспорта: Автомобильный транспорт: - Конвенция «Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом» 1956 г. (КДПГ/CMR) [5]. Железнодорожный транспорт: - Конвенция «О международных железнодорожных перевозках» (ЦИМ/КОТИФ – CIM/COTIF) [6]; Протокол о внесении поправок КОТИФ-ЦИМ 1999 года. Воздушный транспорт: Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 1929 г. (Варшавская Конвенция) [7]; Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Заключена в г. Женеве 19.05.1956). Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г; Гаагский Протокол 1955 года; Монреальский Протокол № 4 от 1975; Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, 1999 год (Монреальская Конвенция) [8]. Внутренневодный транспорт - Будапештская конвенция «О договоре перевозки грузов по внутренним водным путям» 2001 г. (КПГВ). Морской транспорт: - Международная Конвенция «Об унификации некоторых правил о коносаменте» 1924 г. (Гаагские Правила); Протокол «Об изменении международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте» 1968 г. (Гаагско-Висбийские правила); Протокол «О внесении изменений в Международную Конвенцию об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года с поправками, внесенными протоколом 1968 г.» 1979 г.; Конвенция

ООН «О морской перевозке грузов» 1978 г. (Гамбургские Правила) [9]; Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» 2008 г. (Роттердамские правила) [10]. Проблема заключается в том, насколько обязательно применение данных конвенций, регулирующих международные унимодальные перевозки, также для регулирования мультимодальных перевозок.

Некоторые из вышеназванных конвенций расширяют сферу своего применения и на мультимодальные отношения.

В 1968 году в Гагские правила были внесены поправки Висбийским протоколом, и правила с поправками, внесенными настоящим протоколом, стали называться Гагско-Висбийскими (Гаага-Висби правила). Основные изменения, внесенные протоколом, касаются сферы применения конвенции и ограничения ответственности перевозчика. Гагские или Гагско-Висбийские правила в настоящее время действуют в большинстве стран мирового судоходства. Однако, обозначенная в правилах сфера их действия, дает повода полагать их применимыми в 116 отношении мультимодальных перевозок. Причиной этого может быть то, что в правилах ничего не говорится о мультимодальных перевозках, а сфера их применения ясно ограничена пределами международных морских перевозок по коносаменту. Гагские правила и Висбийский протокол были созданы промышленно развитыми странами. Из-за этого развивающиеся страны всегда выражали скептическое отношение к этим инструментам международного права, которые были созданы без их участия. Кроме того, судовладельцы западных стран долгое время доминировали при перевозках грузов в развивающиеся страны и обратно. Чтобы отменить эти неравенства Организация Объединенных Наций при поддержке Конференции ООН по торговле и развитию

(ЮНКТАД) и комиссии ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) способствовала разработке новой Конвенции о морской перевозке грузов, получившей название Гамбургские правила 1978 года. В Гамбургских правилах отменена исключительно морская направленность конвенции, увеличены лимиты ответственности перевозчика и продлен период ответственности перевозчика за груз. Правила вступили в силу после ратификации в 1991 году. Правила ратифицировали тридцать четыре страны, однако практически ни одно из ратифицировавших их государств не является серьезным игроком на мировом судоходном рынке. Причина этого заключается в том, что Гамбургские правила с момента их создания подвергались неистовой критике. Не получив всеобщего одобрения, как надеялись разработчики, Гамбургские правила стали чем-то вроде третьего невестребованного режима перевозки. Вместо того, чтобы заменить уже существующий двойной режим международной морской перевозки грузов, новые правила только добавили еще один, равный им по юридической силе, чем еще больше усложнили проблему конкуренции норм в морском праве. Можно даже сказать, что Гамбургские правила помешали Висбийской поправке реализовать свой потенциал в полную силу, поскольку затормозили для многих государств ратификацию Висбийского протокола. Все это дает повод утверждать, что сосуществование трех международных режимов регулирования одного и того же предмета не способствует единообразию, которое крайне необходимо не только в области морского, но и в области торгового права. В последние несколько десятилетий сложилось мнение, что обязательный режим, предусмотренный Гаагскими правилами, является устаревшим, а режим, предусмотренный Гамбургскими правилами, не желательным к

применению. Поэтому после раздумий ЮНСИТРАЛ в 1996 году предложил пересмотреть существующую практику международных морских перевозок и сформировать новые единые правила с целью достижения большего единообразия, чем это было до сих пор.

Составители новой Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 года, получившей название Роттердамские правила, объявили ее как амбициозный документ, нацеленный на успех и призванный заполнить те пробелы, которые оставались открытыми при старых правовых режимах. Один из таких пробелов, это регулирование мультимодальных перевозок, которые включает в себя морскую составляющую. Гаагские и Гаагско-Висбийские правила. Как уже говорилось, Гаагские правила не содержат ссылок или какого-либо упоминания о мультимодальных перевозках. Поэтому единственно актуальным остается вопрос о возможности применения Гаагских и Гаагско-Висбийских правил при регулировании международной морской перевозки в составе мультимодальной перевозки. Ответ на этот вопрос зависит от определения сферы применения Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, которая существенно отличается от других транспортных конвенций по трем пунктам. Первое из этих различий коренится в протоколе о подписании Конвенции и в той опции, которую он дает государствам, ратифицировавшим Конвенцию. Данная опция заключается в том, что Высокие Договаривающиеся стороны могут привести в действие настоящую Конвенцию либо придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство, что в значительной степени расширяет сферу применения конвенции, которая зависит не только от условий, изложенных в самих правилах, но и от норм национального

права. Второе различие видится в том, что Гаагские и Гаагско-Висбийские правила отклоняются от основной сферы применения других конвенциональных требований тем, что правила требуют в обязательном порядке выпуска соответствующего транспортного документа. Гаагские и Гаагско-Висбийские правила не подлежат применению, если коносамент или аналогичный транспортный документ не был выпущен. Третье различие касается сферы применения правил, которая охватывает период с момента, когда груз был погружен на судно и до момента, когда он был выгружен с судна. Этот период короче, нежели это предусмотрено, например, Гамбургскими правилами, однако имеет любопытные последствия в отношении ответственности перевозчика, как при осуществлении унимодальной морской перевозки, так и при мультимодальной перевозке, включающей морской этап. Два варианта подписания протокола. Гаагские и Гаагско-Висбийские правила были предназначены для гармонизации режима международной морской перевозки по коносаментам. Для достижения этой цели, положения правил были намеренно сформулированы как обязательные к применению, а не как комплекс типовых правил, подлежащих включению в договоры на добровольной основе. В связи с таким стремлением к унификации Гаагские правила имеют значительный недостаток. В протоколе подписания Гаагских правил определяется, что высокие договаривающиеся стороны могут привести в действие настоящую конвенцию, либо придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство правила, принятые Конвенцией, в форме, соответствующей этому законодательству. Многие государства, которые присоединились к Гаагским правилам, воспользовались вторым вариантом присоединения: они включили

Гаагские правила в свое национальное законодательство и, таким образом, инкорпорировали их в действующее законодательство в форме, соответствующей этому законодательству. К сожалению, различные формы инкорпорирования привели к тому, что в итоге правила получили несколько различную трактовку в зависимости от вида инкорпорирования, различий языкового перевода, сочетания содержания правил с национальным законодательством. В результате Гаагско-Висбийские правила не создавали единой системы, даже с учетом того, что они стали достаточно популярны и собрали большое количество ратификаций.

Таким образом, эффективность транспортного законодательства во многом зависит от того, насколько точно нормы права отвечают объективным условиям экономической активности, в том числе и в перевозочных отношениях. Воздействие на экономическую составляющую путем использования юридических инструментов даст положительный эффект только в том случае, если такое воздействие явилось актуальным, направленным не на ломку или создание каких-либо новых отношений, а на урегулирование имеющихся экономических связей. Такое эффективное регулирование еще более усложняется на международном уровне, поскольку призвано учесть интересы разных стран, а значит и разного уровня развития экономик.

**Список источников и литература:**

- [1] Федеральный закон от 26.11.2001 N 146-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья)» // СЗ РФ. 2001. - N 49. - Ст. 4552
- [2] ФИАТА - это неправительственная организация, представляющая транспортно-экспедиторскую сферу деятельности [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: <http://www.far-aerf.ru/fiata/about.htm>
- [3] ЮНКТАД — Конференция и Совет по торговле и развитию ООН [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL:<http://www.un.org/ru/ga/unctad/>

## *Раздел I. Международное право*

---

[4] Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Гаага-Висбийские правила) (Заключена в г. Брюсселе 25.08.1924)(с изм. от 21.12.1979) (Гаагские правила вступили в силу 2.06.1931 г., Висбийские правила вступили в силу 23.06.1977 г., Протокол 1979 г. вступил в силу 14.02.1984 г. Все три документа вступили в силу для Российской Федерации 29.07.1999 г.) // "Многосторонние международные соглашения о морском транспорте", М., 1983. - 41 с.

[5] Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Заключена в г. Женеве 19.05.1956)(Вступила в силу для СССР 01.12.1983)[Электронный ресурс] / URL: СПС Консультант Плюс.

[6] Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г.)[Электронный ресурс] / URL: СПС Консультант Плюс.

[7] Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (с изменениями на 1975 г.) (Ратифицирована ЦИК СССР 7 июля 1934 г.) [Электронный ресурс] / URL: СПС Консультант Плюс.

[8] Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) [Электронный ресурс] / URL: СПС Консультант Плюс.

[9] Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) (Заключена в г. Гамбурге 31.03.1978) (вступила в силу 1 ноября 1992 г.) (Российская Федерация в настоящей Конвенции не участвует. // "Закон". - 2000. - № 6.

[10] Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов" ("Роттердамские правила") (Заключена в г. Нью-Йорке 11.12.2008) (Документ не вступил в силу. Российская федерация не участвует) // URL: [Электронный ресурс] СПС Консультант плюс

**Львов Е.**

*студент ГУМРФ адмирала С.О. Макарова*

## **ПРОБЛЕМЫ ПАТЕНТНОГО ПРАВА**

**Аннотация:** В статье предпринята попытка рассмотреть патентное право как, пожалуй, главный институт защиты промышленной собственности. Акцент при анализе патентного права делается на проблемах, противоречиях в правовом регулировании данной правовой области. Помимо анализа правового материала, автор обращается к примерам из практики, резонансным судебным спорам и даёт общую характеристику положению, сложившемуся в области патентования промышленной собственности на сегодняшний день.

**Ключевые слова:** патент, проблемы патентного права, патентные тролли, ВОИС, интеллектуальная собственность, исключительные права, биопиратство.

**Annotation:** The article attempts to consider patent law as, perhaps, the main institution that protects industrial property. The emphasis in the analysis of patent law is made on the problems and contradictions in the legal regulation of this legal field. In addition to analyzing the legal material, the author refers to examples from the legal practice, resonant litigation and gives a general description of the situation that has arisen in the field of patenting of industrial property for today.

**Key words:** patent, patent law, patent trolls, WIPO, intellectual property, exclusive rights, biopiracy.

Двадцать первое столетие по праву можно назвать веком знаний, сегодня колоссальная доля работающих людей занята сбором, хранением и последующей реализацией информации. По состоянию на 15 февраля 2017 года семь из десяти компаний с самой высокой капитализацией ведут свою деятельность в сфере высокотехнологичного производства[7] (Apple Inc, Alphabet Inc, Microsoft, Facebook, Exxon Mobil, Johnson & Johnson, Tencent Holdings). В современной экономике информация постепенно занимает место важнейшего ресурса.

Информация же может быть как общеизвестной, так и уникальной, доступной лишь определённому лицу либо кругу лиц — правообладателю. Под последней группой знаний мы подразумеваем результаты интеллектуальной деятельности, то есть объекты

интеллектуальной собственности (Далее — ОИС), которым закон предоставляет правовую охрану.

Думаем, имеет смысл подробнее остановиться на понятии и сущности ОИС, для этого следует обратиться к Конвенции, учреждающей Всемирную Организацию Интеллектуальной Собственности (ВОИС)[6]. Подписанная в Стокгольме 14 июля 1967 года, она являлась актом создания международной организации, целью которой является содействие охране интеллектуальной собственности во всем мире путём сотрудничества государств и взаимодействия с любой другой международной организацией.

Как известно, из более широкого перечня объектов интеллектуальной собственности можно выделить такую группу ОИС, как промышленная собственность.

Из перечисленных в Конвенции объектов охраны промышленной собственности юридическая наука вычленяет ещё одну, более специальную категорию — объекты патентных прав. Например, п. 1 ст. 1345 ГК РФ характеризует патентные права как интеллектуальные права на изобретения, полезные модели и промышленные образцы.

Значение данного института права невозможно недооценить, он является, пожалуй, главным средством защиты промышленной собственности. Сегодня ситуация на рынке промышленности и технологий такова, что объёмы создаваемых изобретений, а так же доля создания новых разработок, путём улучшения старых только растёт и, думается, со временем будет только увеличиваться.

К числу основных нормативно-правовых актов, регулирующих отношения по созданию и использованию изобретений, полезных моделей и промышленных образцов относятся:

## *Раздел I. Международное право*

---

- "Конвенция по охране промышленной собственности", заключённая в Париже 20.03.1883 года — является главным международным соглашением, областью применения которого является промышленная интеллектуальная собственность. Администрирование данной Конвенции лежит на Всемирной организации интеллектуальной собственности (ВОИС), основанной в 1967 году, членство в которой на сегодняшний день имеют 191 государство;
- "Соглашение по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности", заключённое в Марракеше 15.04.1994 — устанавливает минимальные критерии для защиты прав на объекты интеллектуальной собственности;
- Договор о патентной кооперации, заключённый в Вашингтоне 19.06.1970, цель данного нормативно-правового акта — упростить и сделать более экономичным охрану изобретений, полезных моделей и промышленных образцов;
- Договор о патентном праве, заключённый 01.06.2000 в Женеве, направлен так же на упрощение и ускорение формальных патентных процедур;
- Европейская патентная конвенция, подписанная в Мюнхене в 1973 году. Конвенция учредила Европейскую патентную организацию (ЕПО), которая осуществляет процедуру выдачи европейского патента. На сегодня ЕПО насчитывает 38 стран-участниц;
- Евразийская патентная конвенция (ЕАПК), подписанная в Москве 09.09.1994. Конвенция учредила Евразийскую патентную систему и Евразийскую патентную организацию, которая осуществляет выдачу евразийского патента. По существу она представляет собой договор о региональном патенте.

В Российской Федерации так же вопросы правовой охраны изобретений, полезных моделей и промышленных образцов регулируются Гл. 72 ГК РФ, которая носит название «Патентное право».

Однако, несмотря на совместные усилия стран по преодолению проблем в создании подходящего правового поля для возникновения, использования и охраны исключительных прав, на практике до сих пор дают о себе знать правовые коллизии, причинами которым являются как пробелы в праве и слабая координация нормотворческой деятельности, так и динамизм, изменчивость общественных отношений, которые предстоит регулировать.

Решению противоречий и восполнению пробелов в области исключительных прав, интеллектуальной собственности посвящено много исследований. Среди работ схожей тематики хотелось бы упомянуть монографию «Интеллектуальная собственность в современном мире»[2] под редакцией Близнаца А.И и книгу «Право интеллектуальной собственности в цифровую эпоху. Парадигма баланса и гибкости»[3] Войниканис Е.А и другие [1].

Проблематика реализации исключительных прав хорошо знакома правовой науке, всестороннее и полное её исследование является предметом более серьёзного научного труда. В настоящей статье речь пойдёт именно о проблематике патентного права.

Начать хотелось бы с такого явления, как регистрация и скупка патентов для того, чтобы затем в судебном, либо претензионном порядке преследовать лиц, незаконно использующих запатентованные объекты интеллектуальной собственности исключительно с целью получения компенсации.

Компании, которые специализируются на такого рода деятельности принято называть «патентными троллями». Опишем один из возможных вариантов того, как такие компании ведут свою деятельность.

К примеру, компания запускает выпуск продукции, в котором использованы защищённые патентом объекты интеллектуальной собственности. Зачастую, когда происходит запуск продукции в продажу, компания, инициировавшая выпуск и продажу продукции получает претензию от патентного тролля — обладателя патента, который угрожает судебным разбирательством. Однако вдобавок компания-тролль предлагает решить вопрос вне суда, с помощью компенсационной выплаты. Сумма претензионных требований, зачастую, формируется из расчёта выпущенной к этому моменту продукции. Как показывает практика, часто случается так, что компания, выпустившая продукцию даже не знает о том, что используемое ей изобретение охраняется законом и запатентовано.

Сам «тролль» в данной ситуации делает ставку на то, что судебное разбирательство, а значит, и сворачивание производства на его время, приведёт к куда большим убыткам для компании-производителя, чем уплата компенсационной выплаты. Часто компании идут на условия компании-тролля и заключают с последней соглашение об отсутствии у неё претензий.

В противном случае альтернатива для компании-производителя — это длительное судебное разбирательство, которое может длиться несколько лет. В итоге производитель затрачивает внушительные денежные суммы на ведение тяжбы, тем более, что результатом такого разбирательства может стать и вынесение решения в пользу компании-тролля, что только усугубит положение

производителя и заставит его нести ещё большие потери. Например, начало декабря ознаменовалось победой в суде «короля патентных троллей» - компании Intellectual Ventures над одним из самых крупных банковских холдингов США — Capital One[9].

Так же необходимо упомянуть, что на рынке высоких технологий изобретения и новые технические решения устаревают гораздо быстрее, чем в других областях интеллектуальной собственности. Это значит, что судебный процесс «троллем», который может длиться несколько лет, может привести к тому, что даже «отбившись от атак» компании-тролля, компания понесёт убытки, так как техническое решение, являющееся предметом спора уже устареет и потеряет актуальность на рынке.

Резюмируя написанное выше можно выделить следующие характерные черты «патентного тролля»:

- как правило она регистрируют большое число патентов (американская компания Intellectual Ventures, если верить журналу Business Insider[10], является обладателем порядка 15 000 патентов по состоянию на ноябрь 2012 года);
- такие компании обычно не ведут иной деятельности, кроме как регистрации патентов и других документов, предоставляющих правовую охрану объектам интеллектуальной собственности;
- при таких компаниях создаются специализирующиеся на защите исключительных прав юридические службы;
- их цель — не защита ОИС от использования его третьими лицам, а получение максимальной прибыли от денежных компенсаций;

Стоит учитывать то обстоятельство, что на практике отличить «компанию — тролля» из числа других, защищающих свои права на ОИС, практически невозможно. В то время как одна компания

использует предоставленное ей право на защиту ОИС, другая этим правом злоупотребляет, фактически занимаясь тщательно завуалированным «вымогательством».

Хотелось бы привести выдержку из выступления директора корпорации «Intel» по вопросам интеллектуальной собственности Тины Чаппелл на симпозиуме «Международные встречи в Женеве 2014» во время заседания дискуссионной группы, обсуждавшей тему «Препятствия для инноваций в системе интеллектуальной собственности»[8]:

«Инновации — это все. Это цель глобального значения. Инновации зависят от наличия прочных, но вместе с тем сбалансированных патентных систем, позволяющих избежать размытых формулировок, которыми пользуются компании, для того чтобы впоследствии заявить, что в первоначальном, неоднозначно сформулированном патенте уже был указан успешно зарекомендовавший себя элемент продукта».

По словам Энди Калберта, заместителя главного юрисконсульта Департамента по правовым вопросам и корпоративным связям компании «Microsoft», отсутствие единообразных правовых систем в мире открывает более широкие возможности для деятельности непрaktикующих субъектов, известных как «патентные тролли», или компаний, нацеленных не на творческий процесс, а на оспаривание патентных прав.

Теперь хотелось бы рассмотреть такое явление в патентном праве, как патентование и последующее использование в коммерческих целях традиционных знаний культур различных народов. Такие объекты интеллектуальной собственности могут представлять собой знания народов в области медицины, сельского

хозяйства и другие. Так же это могут быть традиционные выражения культуры (фольклора) коренных общин и генетические ресурсы.

Согласно статье 1 Конвенции ООН о биологическом разнообразии, её целями являются «сохранение биологического разнообразия, устойчивое использование его компонентов и справедливое и равное разделение выгод, возникающих в результате использования генетических ресурсов, и, соответственно, передачу необходимых технологий, принимая во внимание все права в отношении этих ресурсов, технологий и их финансового их обеспечения».

Юридической практике известны многие случаи, когда компания регистрировала патент на традиционное знание какого-либо народа, а в последующем монопольно реализует исключительное право на него, иногда даже на территории «народа-хозяина» этого знания. Известным случаем является патентование в 1998 году риса басмати компанией RiceTec Inc[11]. Дошло до того, что Индийское правительство создало специальную комиссию по решению этого вопроса. В результате в 2000 году патент RiceTec Inc. был ограничен тремя сортами риса (всего патент содержал 20 сортов).

В конце 90-х годов XX века возникла острая необходимость решения этой проблемы. Поэтому в 2000 году государства-члены Всемирной организации интеллектуальной собственности (ВОИС) учредили Межправительственный комитет по интеллектуальной собственности, генетическим ресурсам, традиционным знаниям и фольклору (МКГР). В процессе деятельности данного комитета не раз выносилась на обсуждение проблема отсутствия международного нормативно-правового акта, который бы позволял странам-участницам

осуществлять эффективную охрану традиционных знания, культуры и генетических ресурсов.

Следует указать обстоятельство, которое препятствует подойти к охране традиционного знания и культуры в рамках патентного права. Традиционные знания коренных общин, племён и народов — это не статичное знание, его можно сравнить с живым организмом, оно сохраняется, передаётся и развивается в рамках определённого круга лиц, зачастую являясь частью культурной и духовной жизни общины или народа.

Нынешняя же система интеллектуальной собственности является недостаточно гибкой, для охраны такого рода объектов интеллектуальной собственности[1]. Предоставляя охрану конкретному изобретению в течение определённого периода времени, патентное право не может надёжно защищать динамичное по своей природе знание, принадлежащее, скажем, коренным и местным общинам.

В рамках диалога между странами-участницами ВОИС выработаны две формы охраны традиционной охраны интеллектуальной собственности[4]:

- суть первой формы заключается в установлении запрета на приобретение патента, объектом которого является традиционное знание, лицом, которое проживает за пределами общины;
- вторая же форма представляет из себя расширение полномочий коренных народов, предоставление им права контролировать распространение и использование традиционного знания, а также получать в результате этого прибыль.

В то же время существует мнение о том, что право общин на «исключительный контроль» над использованием традиционного

знания может уменьшить объём знаний, составляющих общественное достояние, которое в свою очередь снизит появление инноваций[5].

Думается, что ни одна специальная охрана на национальном уровне не способна эффективно защитить неправомерное использование традиционного знания в других странах. Именно по этой причине большинство коренных общин и народов заинтересованы в разработке защиты своего традиционного знания на международном уровне.

В международном нормативно-правовом акте следует определить принципиальные и оттого имеющие первостепенное значение положения, а именно:

- определение и содержание традиционного знания;
- как определяется правообладатель таких традиционных знаний;
- соотношение традиционного знания и других объектов интеллектуальной собственности, различия их правового режима;
- процедура разрешения и урегулирования споров относительно традиционного знания;
- какие исключения из общих положений об охране ОИС будут установлены применительно к правовой охране традиционного знания.

Как мы можем заметить, с увеличением роли информации увеличивается и число правоотношений, в которых информация в том или ином виде является объектом. Правовое регулирование всегда идёт вслед развивающимся отношениям между субъектами права, а потому, важно оперативно и, главное, эффективно находить и выработать новые или перестраивать старые механизмы регулирования для возникающих отношений.

Проблема создания таких правовых конструкций вслед за фактическим возникновением отношений особенно чётко прослеживается в праве интеллектуальной собственности.

В данной сфере, которая столь динамично развивается и изменяется на сегодняшний день существует немало проблем и противоречий, которые требуют их решения. Не является исключением и патентное право.

Хотелось бы выделить основные положения, на которые следует опираться, выработывая стратегии разрешения кризисов в праве интеллектуальной собственности и патентном праве, в частности:

- решение проблемы путём изменения национального законодательства малоэффективно, так как правоотношения в сфере интеллектуальной собственности не ограничены территорией одного государства;
- гораздо эффективнее на практике себя показывает международное сотрудничество стран в выработке механизмов регулирования возникающих правоотношений и унификация национального законодательства в соответствии с международными нормативными актами;
- необходимо создать механизмы защиты от злоупотребления патентообладателем своим исключительным правом;
- устранение неопределённости в принципах создания правового поля для охраны ОИС и реализации исключительных прав — изменение, перестроение старых правовых конструкций либо создание принципиально нового механизма регулирования такого рода правоотношений, так называем «смена правовой парадигмы».

**Список источников и литература.**

1. Ахмедов Г.А., Войниканис Е.А и др . Основные тенденции развития права интеллектуальной собственности в современном мире, в том числе новые объекты интеллектуальных прав и глобальная защита. - М.: Москва, 2017.- 213 с.;
2. Близнак И.А Интеллектуальная собственность в современном мире. - М.: Проспект, 2017. - 688 с.;
3. Войниканис Е.А Право интеллектуальной собственности в цифровую эпоху. Парадигма баланса и гибкости. - М.: Юриспруденция, 2013. - 552 с.;
4. Информационная справка ВОИС. Традиционные знания и интеллектуальная собственность // WIPO.INT: Официальный сайт. 2017. URL: [http://www.wipo.int/pressroom/ru/briefs/tk\\_ip.html](http://www.wipo.int/pressroom/ru/briefs/tk_ip.html) (дата обращения — 21.02.2018);
5. Калятин В.О. Проблемы определения сферы общественного достояния в современном информационном обществе // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2016. № 2. С. 4–14;
6. Конвенция, учреждающая Всемирную организацию интеллектуальной собственности // Сайт Всемирной Организации Интеллектуальной Собственности. 1979. URL: <http://www.wipo.int/wipolex/ru/details.jsp?id=12412> (дата обращения 21.02.2018).;
7. Рейтинг Forbes 2000: The World's Biggest Public Companies // FORBES.COM: рейтинг интернет-изд. 2018. URL: [https://www.forbes.com/global2000/list/#header:marketValue\\_sortreverse:true](https://www.forbes.com/global2000/list/#header:marketValue_sortreverse:true) (дата обращения — 21.02.2018)
8. Харрис Э. Лидеры высокотехнологичных компаний выступают за прочную и сбалансированную систему ИС и решительно отрицают действия «патентных троллей». // Сайт Всемирной Организации Интеллектуальной Собственности. 2014. URL: [http://www.wipo.int/pressroom/ru/stories/innovation\\_challenges.html](http://www.wipo.int/pressroom/ru/stories/innovation_challenges.html) (дата обращения — 21.02.2018);
9. Fuchs E. Tech's 8 Most Fearsome 'Patent Trolls' // Business Insider: интернет-изд. 2012. 24 нояб. URL: <http://www.businessinsider.com/biggest-patent-holding-companies-2012-11#1-intellectual-ventures-8> (дата обращения: 21.02.2018);
10. Graham S. Troll King' Intellectual Ventures Wins Antitrust War With Capital One // The National Law Journal. 2017. URL: <https://www.law.com/nationallawjournal/sites/nationallawjournal/2017/12/04/troll-king-intellectual-ventures-wins-antitrust-war-with-capital-one/?back=law> (дата обращения: 21.02.2018);
11. RAI S. India-U.S. Fight on Basmati Rice Is Mostly Settled // The New York Times: интернет-изд, 2001. 25 авг. URL: <http://www.nytimes.com/2001/08/25/business/india-us-fight-on-basmati-rice-is-mostly-settled.html> (дата обращения: 21.02.2018).

**Наниева К.**

*студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова*

## **ДВОЙНЫЕ СТАНДАРТЫ МИРОВОЙ ПОЛИТИКИ В ОТНОШЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРРОРИЗМА**

**Аннотация:** В статье рассматривается понятие и сущность международного терроризма, как глобальной проблемы современного мира. Так же, понятие политики двойных стандартов в отношении международного терроризма.

**Ключевые слова:** террор, терроризм, террористический акт, двойной стандарт.

На сегодняшний день терроризм превратился в одну из актуальнейших проблем государства. Террор в любых формах все больше угрожает безопасности человечества, несет за собой гибель сотен и тысяч людей, существенные политические и экономические последствия. Он давно вышел за рамки национального характера и приобрел международный. Жертвой терроризма может стать любой человек, более того, который не имеет ни малейшего отношения к конфликту.

Именно поэтому международный терроризм является врагом №1 мирового сообщества. Не один человек нашей планеты не сможет чувствовать себя в безопасности, пока терроризм не будет побежден. Не зря его называют чумой двадцать первого века. Разрушая и убивая, террористы преследуют отдаленные цели, а сами убийства и взрывы рассматриваются ими лишь как средства достижения целей.<sup>7</sup>

В США и в России принятые законы вызвали в обществе большой резонанс. При этом, критика в основном была направлена на то, что законы наделяют слишком широкими полномочиями

---

<sup>7</sup> Терроризм: психологические корни и правовые оценки // Государство и право. 2002. №4. С. 34.

правоохранительные органы государства и что такие полномочия могут быть направлены против граждан, не связанных с терроризмом, для того, чтобы установить контроль над обществом в ущерб конституционным правам и свободам граждан.

В связи с этим, интересен сравнительный анализ некоторых положений «Акта патриота США 2001 года» и Федерального Закона РФ N 35-ФЗ от 6 марта 2006 г. «О противодействии терроризму».<sup>8</sup>

Основным нормативным актом в Российской Федерации является Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму». Данный закон устанавливает правовые и организационные основы противодействия терроризму в Российской Федерации, принципы, субъектов противодействия терроризму, правовой режим контртеррористической операции, основы международного сотрудничества Российской Федерации в области борьбы с терроризмом, а также правовые и организационные основы использования Вооруженных Сил Российской Федерации в борьбе с терроризмом.

Особое внимание уделено международному сотрудничеству Российской Федерации. В статье 4 Закона регламентирует, что Российская Федерация в соответствии с международными договорами Российской Федерации сотрудничает в области противодействия терроризму с иностранными государствами, их правоохранительными органами и специальными службами, а также с международными организациями. Руководствуясь интересами обеспечения безопасности личности, общества и государства, Российская Федерация преследует на своей территории лиц, обвиняемых (подозреваемых) в

---

<sup>8</sup> Федеральный закон от 6 марта 2006 г. N 35-ФЗ «О противодействии терроризму»

причастности к терроризму, в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В США закон о борьбе с терроризмом именуется «Акт 2001 года, сплачивающий и укрепляющий Америку обеспечением надлежащими орудиями, требуемыми для пресечения терроризма и воспрепятствования ему» или «Акт патриота США 2001 года».

Уместно начать с понятий терроризма, которые используют в США и России. "Патриотический акт США 2001 года" расширил понятие "федеральное преступление, связанное с терроризмом", включив в эту категорию ряд тяжких насильственных преступлений, ранее к ней не относившихся, дополнил Титул 18 Свода законов США понятием «внутренний терроризм», который ранее не был предусмотрен законом.

Кроме того, все преступления, преследуемые по статье 2332b «Акты терроризма, совершаемые с пересечением государственных границ» и отнесенные к «федеральным преступлениям, связанным с терроризмом», включены теперь в круг уголовно наказуемых деяний, преследуемых также и по статье 1961 Титула 18 Свода законов США, являющейся частью закона о борьбе с организованной преступностью, известной как Закон РИКО «Коррупцированные и находящиеся под рэкетирским влиянием организации». Это автоматически усилило санкции за преступления, связанные с терроризмом, так как в США уголовное наказание определяется путем сложения санкций,

Статья 2331 (Глава 113В «Терроризм») федерального уголовного кодекса определяет «международный терроризм» как «деятельность, которая:

(А) включает акты насилия или акты, представляющие угрозу человеческой жизни, которые являются нарушением уголовных

законов Соединенных Штатов или какого-либо штата, либо которые являлись бы уголовно наказуемым деянием, если были бы совершены в пределах юрисдикции Соединенных Штатов или какого-либо штата;

(B) выглядит направленной

- на запугивание или принуждение гражданского населения;
- на оказание влияния на политику какого-либо правительства посредством запугивания или принуждения; либо
- на оказание воздействия на действия какого-либо правительства посредством массового поражения, убийства государственного деятеля или его похищения; и

(C) имеет место преимущественно вне территориальной юрисдикции Соединенных Штатов или осуществляется с пересечением государственных границ в смысле используемых для ее осуществления средств, лиц, избранных объектами запугивания или принуждения, либо места, в котором действуют или ищут себе убежище нарушители».

- «внутренний терроризм» означает деятельность, которая:
- включает акты, представляющие угрозу человеческой жизни, которые являются нарушением уголовных законов Соединенных Штатов или какого-либо штата;
- выглядит направленной
- на запугивание или принуждение гражданского населения;
- на оказание влияния на политику какого-либо правительства посредством запугивания или принуждения; либо
- на оказание воздействия на действия какого-либо правительства посредством массового поражения, убийства государственного деятеля или его похищения; и

- имеет место преимущественно в пределах территориальной юрисдикции Соединенных Штатов».

В статье 3 Федерального закона от 25 июля 1998 года № 130-ФЗ «О борьбе с терроризмом» под терроризмом понимается насилие или угроза его применения, уничтожение или угроза уничтожения имущества, могущие повлечь общественно опасные последствия, в случае совершения такого рода преступлений в целях нарушения общественной безопасности, устрашения населения, или оказания воздействия на принятие органами власти решений, выгодных террористам, или удовлетворения их неправомерных интересов, а также посягательство на жизнь государственного или общественного деятеля, совершенное в целях прекращения его политической деятельности либо из мести за такую деятельность; нападение на представителя иностранного государства или сотрудника международной организации, пользующихся международной защитой, если это деяние совершено в целях провокации войны или осложнения международных отношений.

Согласно статье 205 УК РФ терроризм - совершение взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных тяжких последствий, в целях воздействия на принятие решений органами власти или международными организациями, а также угроза совершения указанных действий в тех же целях.

Из приведенных формулировок можно сделать вывод, что согласно Российскому законодательству терроризм - это определенным образом мотивированные общественно опасные действия.

Новый закон предлагает иное и куда более широкое определение. Из статьи 3 Закона «О противодействии терроризму» следует, что терроризмом является не только «практика воздействия на принятие решения органами государственной власти, органами местного самоуправления или международными организациями, связанные с устрашением населения и (или) иными формами противоправных насильственных действий», но и «идеология насилия».

Что законодатель понимает под идеологией насилия, в законе не раскрывается, что может привести к свободной интерпретации Закона. Это в свою очередь приведет к тому, что терроризмом могут признать любую теорию, которая призывает к неподчинению власти, независимо от того, призывает ли идеология именно к вооруженному неподчинению.

Таким образом, в российском законодательстве нет разделения понятий внутреннего и международного терроризма. Это, видимо, связано с тем, США ведут борьбу с терроризмом во всем мире. Россия ограничивается борьбой с террористами на своей территории.

В XXI веке основными регионами подверженными террористическими актам стали:

1. Ближний Восток.
2. США.
3. Россия.
4. Западная Европа.

Диаграмма № 1



\*По данным Global Terrorism Data Base of START Institute

Таблица № 1.

Количество терактов по регионам мира

№	Регион	Количество терактов (2000-2017)*
1	Ближний Восток и Северная Африка	31005
2	Южная Азия	30 000
2	Африка (ниже Сахары)	9 433
4	Юго-Восточная Азия	7 756
5	Россия и СНГ	3 502
6	Западная Европа	3 385
7	Южная Америка	3 183
8	Восточная Европа	747
9	Северная Америка	683
10	Центральная Азия	301
11	Восточная Азия	235
12	Центральная Америка и Карибия	209
13	Австралия и Океания	54
ИТОГО:		92 523 теракта за 1997 – 2015 гг.

\*По данным Global Terrorism Data Base of START Institute

## *Раздел I. Международное право*

---

Статистика по терроризму за 20 лет на данных территориях насчитывает более 6 тыс. крупных терактов.(См. диаграмму № 1) Количество пострадавших – более 16 тыс. Самые горячие точки подверженные атакам –Ирак, Сирия, Ливия. Несколько улучшилась ситуация в Израиле.(См. таблицу № 1) Даже на фоне арабо-израильского противостояния, статистика терроризма в Израиле демонстрирует снижением показателей по сравнению с предыдущими годами.

После самого масштабного по разрушению и количеству жертв в истории человечества теракта (взрыв башен-близнецов в Нью-Йорке) одной из угроз безопасности остается терроризм в США. Статистика за последние 10 лет насчитывает 38 масштабных проявлений террора, в которых погибло более 600 человек. (см.таблицу № 2)

**Таблица № 2.**  
*Статистика терактов XXI века по странам*

<b>Страна</b>	<b>Дата</b>	<b>Место</b>	<b>Количество жертв, чел</b>
США	11.09.2001	Нью-Йорк, башни-близнецы	2977
Россия	01.09.2004	Беслан, СШ №1	333
Индия	26-29.11.2008	Мумбаи	195
Испания	11.03.2004	Мадрид, пригородный поезд	191
Россия	23.10.2002	Москва, театр на Дубровке	130

## *Раздел I. Международное право*

---

Для того, что бы укрепить свои позиции в борьбе с террористической деятельностью была принята глобальная контртеррористическая стратегия. Сентябрь 2006 года является новым этапом борьбы с терроризмом. Стратегия знаменует собой первый случай достижения всеми государствами - членами Организации Объединенных Наций согласия относительно общих стратегических и оперативных рамок для борьбы с терроризмом.

В стратегии указывается план действий:

- ликвидация условий, способствующих распространению терроризма;
- предупреждение террористической деятельности и борьба с ней;
- принятие мер к созданию государственного потенциала для борьбы с терроризмом;
- укрепление роли Организации Объединенных Наций в борьбе с терроризмом;
- обеспечение уважения прав человека в ходе этой борьбы.

Но складывается впечатление, что борьба не по единому плану, не последовательно, а в режиме реагирования на острые и наиболее сильные проявления террора, точнее только на те террористические акты, которые вызвали наиболее острую реакцию людей.

Частым явлением в международных отношениях являются «двойные стандарты», которые выступают неотделимой частью политики некоторых государств.

Политика двойных стандартов – принципиально различное применение принципов, законов, правил, оценок к однотипным действиям различных субъектов в зависимости от степени лояльности

этих субъектов или иных соображений выгоды для оценивающего. Исходя из ситуаций, государства пользуются тем, что терроризм – очень противоречивое явление, приобретающее религиозные, этнические, национальные и прочие формы.

Вследствие этого они начинают оценивать ситуацию в той или иной стране в зависимости от своих интересов на политической арене. Как следствие, подменяются понятия «сепаратизм» и «национально-освободительное движение».

Практика использования двойных стандартов в отношении международного терроризма свидетельствует о том, что этим далеко не самым корректным способом ведения политики пользуются, как правило, высокоразвитые страны Запада.

Одно из ярких примеров является событие, которое произошло в августе 2008г. на Кавказе, а именно военная операция Грузии направленная против Южной Осетии. Эта провальная операция подняла на уши буквально все источники СМИ, дав повод для множества размышлений, касающихся возрастающей роли Москвы на мировой арене и дальнейшего развития отношений России и Запада. Несмотря на это, американские газеты отчаянно пытались концентрировать внимание на событиях в Гори и напропалую цитируют «обеспокоенного» Дж.Буша, как, например, *Washington Post*, утверждавшая, что действия российской армии в Гори навлекли на себя жесткую критику президента США, многие европейские издания признали, что события в Южной Осетии наглядно продемонстрировали двойные стандарты, используемые в американской политике.

Хотелось бы отметить, что подобная практика сложилась не вчера. К примеру, США и страны Западной Европы по мере сил

поддерживали те силы в Афганистане, которые прибегали к террористическим по форме способам вооруженной борьбы против просоветского правительства Наджибуллы, так как это отвечало их интересам, ослабляя СССР. Тогда все движения против просоветского режима считались повстанческими, а сегодня, тех же самых моджахедов, нападающих на американских и европейских солдат, они называют исключительно «террористами» и «боевиками».

Против терроризма нужно задействовать все имеющиеся институты - СМИ, систему образования, религиозные объединения, науку и бизнес. Для того что бы избежать более глобального распространения международного терроризма, следует избавиться от двойных стандартов в отношении данного вопроса а для этого следует воздерживаться от организации, подстрекательства, содействия, участия, финансирования, поощрения или проявления терпимости по отношению к террористическим действиям и принять надлежащие практические меры к обеспечению того, чтобы наши соответствующие территории не использовались для размещения террористических объектов или учебных лагерей и для подготовки и организации террористических актов, совершение которых будет направлено против других государств или их граждан.

Одним из наиболее распространенных способов противостояния терроризму является проведение экономических и политических реформ с целью поднятия жизненного уровня населения и предоставления оппозиции возможности действовать в легальном политическом пространстве

Более эффективным средством может служить идеологическая кампания, тотальная информационная война. Страной, которая

успешно противостояла терроризму и организованной преступности при помощи правильной идеологической кампании является Италия.

Будницкий О.В. пишет о том, что в целях борьбы с терроризмом Российское государство прекращало некоторые программы государственного развития (военные, образовательные и законодательные) или принимало требуемые реформы. «Так, реформы 1905 года были даны, по точному выражению Р. Пайпса, под дулом пистолета. Ранее “диктатура сердца” и конституционные поправки начались после взрыва, осуществлённого народолюбцами в Зимнем дворце»<sup>9</sup> В борьбе с терроризмом действенным методом является решение государством общественных проблем, побуждающих людей совершать террористические действия.

Терроризм в наши дни превратился в важнейший фактор угрозы международной безопасности. Система мер противодействия терроризму еще далека от совершенства. Она громоздка, допускает дублирование действий, неэффективное расходование средств и перекалывание ответственности одним исполнителем на другого, ненадлежащее взаимодействие государственных и правоохранительных органов как внутри страны, так и с аналогичными службами других государств. Тем не менее, она задействует органы федеральной и местной власти, государственные и иные силы и средства, и это позволяет говорить о том, что создана и функционирует единая политика противодействия современному терроризму.

---

<sup>9</sup> Будницкий О.В. Терроризм в российском освободительном движении : идеология, этика, психология (вторая половина XIX – начало XX в.). М., 2000. С. 24.

**Список использованных источников и литературы:**

1. Букреев, В. И. Человек агрессивный: (истоки международного терроризма): учебное пособие / В. И. Букреев; Российская академия образования, Московский психолого-социальный институт. - Москва: Флинта: Московский психолого-социальный институт, 2007. - 334,[2] с. - (Библиотека психолога).
2. Кулагин, В. М. Современная международная безопасность: [учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по направлениям подготовки (специальностям) «Международные отношения» и «Зарубежное регионоведение»] / В. М. Кулагин. - Москва : КноРус, 2012. - 431 с.; 22 см. - (Для бакалавров).
3. Международное право [Электронный ресурс] : учебник для вузов / отв. ред. Г. В. Игнатенко, О. И. Тиунов. – 6-е изд., перераб. и доп. - Москва : Норма: ИНФРА-М, 2016. - 752 с. - Режим доступа: Электронно-библиотечная система «Znaniум.com»: <http://www.znaniум.com/>.
4. Требин М.П. Терроризм в XXI веке. – Минск : Хервест, 2003. - 816 с.
5. Будницкий О.В. Терроризм в российском освободительном движении: идеология, этика, психология (вторая половина XIX – начало XX в.). - М.: Российская политическая энциклопедия, 2000. - 383 с.

**Насоновская М.**

*студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова*

**РЕАЛИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ  
О ПРАВАХ РЕБЕНКА В СТРАНАХ СКАНДИНАВСКОГО  
РЕГИОНА**

**Аннотация:** В статье рассматривается опыт трёх стран данного региона (Норвегия, Швеция, Дания) по применению положений Конвенции о правах ребёнка от 1989 года в рамках национального законодательства.

**Ключевые слова:** права ребёнка, права человека, защита прав, Конвенция о правах ребёнка, международное право, национальное право, скандинавский регион, Норвегия, Швеция, Дания, семейное законодательство.

Вторая Мировая Война по праву считается одной из глобальных трагедий в истории человечества, которая затронула большинство стран мира. Но именно это ужасное событие дало

мощный толчок к созданию глобального документа, содержащего положения о правах и свободах, которыми должны обладать все без исключения люди - Всеобщей декларации прав человека. Подписанная 10 декабря 1948 года она послужила началом развития и трансформации правозащитного движения под эгидой ООН.

Продвижение идеи прав человека позволило в дальнейшем выделить и сформировать отдельную, особую их категорию - права ребёнка. Несмотря на то, что ребёнок обладает всеми правами взрослого человека, он, согласно Декларации прав ребёнка, «ввиду его физической и умственной незрелости, нуждается в специальной охране и заботе, включая надлежащую правовую защиту, как до, так и после рождения»<sup>10</sup>.

Помимо Декларации, существует также Конвенция о правах ребенка, которая является международным правовым договором, устанавливающим права детей в государствах-участниках. Конвенция содержит 54 статьи, которые раскрывают и детализируют весь широкий спектр прав ребенка, в частности права на жизнь, на сохранение и признание индивидуальности каждого ребенка, право на гражданство, имя и семейные связи<sup>11</sup>.

Цель данной статьи заключается в рассмотрении примеров реализации положений конвенции о правах ребёнка через национальное право стран Скандинавского региона.

В скандинавских странах наблюдается тенденция к трансформации норм международного права в соответствии с местным законодательством и включению их в национальное право. На

---

10 Декларация прав ребенка. Принята резолюцией 1986 (XIV) Генеральной Ассамблеи ООН от 20 ноября 1959 года

11 Конвенция о правах ребёнка от 20 ноября 1989 года.

Конвенции о правах ребенка, подписанной Швецией, Данией и Норвегией, основывается распространенная в скандинавской правовой системе ювенальная юстиция, главной задачей которой выступает защита прав ребенка.

Законодательство Швеции обеспечивает защиту прав ребенка через различные общественные организации и институты, которые представляют интересы детей и реализуют защиту прав ребенка на практике. Правительством Швеции в 1809 году был создан институт, работа которого направлена на защиту прав и интересов детей - институт омбудсмена (должностное лицо, уполномоченное конституцией или специальным законом контролировать деятельность правительственных учреждений). Швеция стала первой страной, учредившей подобный институт, на данный момент её опыту последовали многие государства. Омбудсмен по правам детей и подростков обязан в своей работе следовать упоминавшейся ранее Конвенции ООН 1989 года о правах ребенка и обеспечивать ее соблюдение в шведском обществе<sup>12</sup>.

В Швеции, кроме того, существует широкий спектр общественных организаций, главная задача которых поддержка и оказание помощи детям и подросткам. Одна из них — BRIS («Права детей в обществе») — предлагает такие формы поддержки, как дежурная телефонная и электронная линии. Организация Friends («Друзья») видит свою задачу в борьбе с теми, кто, избрав себе жертву, пытается ее систематически обижать и унижать, заставляя чувствовать себя аутсайдером. Еще одной организацией, борющейся за

---

<sup>12</sup> Федорова О.В., Краткая характеристика деятельности уполномоченных по правам ребенка в некоторых зарубежных странах // Известия Байкальского государственного университета - 2013

права детей, является Save the Children Sweden (Шведское отделение организации «Спасём детей»).

Помимо общественных организаций, реализацию положений Конвенции о правах ребенка в Швеции на практике можно проследить через, например, Föräldrabalk (1949-381)<sup>13</sup>. Одно из его положений, звучащее как «дети имеют право на заботу и хорошее воспитание», напрямую исходящее из принципов Конвенции, указанных в статьях 27 «Уровень жизни», 28 «Образование», 31 «Отдых и досуг».

Кроме отражения положений Конвенции в Кодексе законов о родителях, следует отметить, что Швеция стала одной из первых стран, запретивших психическое и физическое насилие на законодательном уровне<sup>14</sup>. В данном случае это произошло через закон, получившим название «anti-aga lagen», что дословно переводится как «закон против телесных наказаний». Иными словами, закон, запрещающий любые формы телесного наказания и «воспитательных форм насилия» по отношению к детям. На сегодня этот закон имплементирован в Кодекс законов о родителях.

Также запрещено закрывать ребёнка в каком-то помещении с целью наказания или же оскорблять нецензурными словами. Запрет применения физического насилия по отношению к детям нашёл отражение и в Уголовном кодексе Швеции<sup>15</sup> (Brottsbal, 1962-700)<sup>16</sup>.

---

<sup>13</sup> Föräldrabalk (1949:381) t.o.m. SFS 2017:727 URL: [http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/foraldrabalk-1949381\\_sfs-1949-381](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/foraldrabalk-1949381_sfs-1949-381)

<sup>14</sup> Резник В. Формы семейных отношений и их отражение в законодательстве/ Семейное право в Швеции// Svensk & Rysk Juridik AB, 2016 URL: <http://www.sweamarket.se/files/FamilySweden.pdf>

<sup>15</sup> Резник В., Обзор законодательства о правах детей в Швеции // Svensk & Rysk Juridik AB, 2016 URL: <http://www.srjuridik.se/resources/barnratt.pdf>

<sup>16</sup> Brottsbalk (1962:700) t.o.m. SFS 2017:1136 URL: [http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/brottsbalk-1962700\\_sfs-1962-700](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/brottsbalk-1962700_sfs-1962-700)

Наглядным примером реализации законодательства по защите прав ребенка является судебная практика Швеции по данному вопросу. Так примечательно дело №: 210-14 2014-06-23 Высшего административного суда.

19 октября 2011 года Шведское агентство социального страхования постановило, что гражданин D. может выступать в качестве опекуна и материального спонсора ребёнка М. . М был рождён 11 марта 2011 года суррогатной матерью в Индии. По решению страхового фонда, D. Являлся законным опекуном М. с 12 октября 2011 года. После переоценки 22 ноября 2011 года Шведское агентство социального страхования решило не менять решение, принятое 19 октября 2011 года, что не устраивало D..

D. подал апелляцию на решение Шведского агентства социального страхования и потребовал, чтобы решение было изменено таким образом, чтобы его поддержка была также учтена в более раннее время – в мае, июне, июле, августе, сентябре и октябре 2011 года. В поддержку своих действий D. заявил следующее: все дети, проживающие в Швеции, имеют право на поддержку, он является биологическим отцом М., заботился о нем и имел полную финансовую ответственность за М. с момента его рождения. Суррогатная мать не могла действовать как опекун, потому что она проживает в Индии. М. является гражданином Швеции, и с 20 апреля 2011 года он был усыновлен D. и его женой.

Решение Высшего административного суда:

В поддержку апелляции Высший административный суд отменяет решения Апелляционного и Административного суда и пересматривает решение Шведского агентства социального

страхования в пользу гражданина D. Подобное решение соответствует пункту 4 статьи 27 Конвенции о правах ребёнка.

Национальное законодательство Норвегии в рамках рассматриваемой темы исходит из «Закона об охране детства» (*Lov om barneverntjenester (barnevernloven)*) от 1992 года<sup>17</sup>, согласно которому государство обеспечивает гарантии помощи и ухода детям и подросткам, находящимся в условиях, угрожающих их здоровью и развитию, а так же гарантирует безопасность воспитания. В нём идёт речь о защите от неспособности обеспечить соблюдение обязательств естественных опекунов. Закон об охране детей и практика его применения базируются на двух фундаментальных принципах: принцип наименьшего вмешательства и интересы ребёнка.

Закон об охране детства регулирует права и обязанности в отношениях между детьми и воспитателями согласно 3 статье Конвенции ООН.

Отношение к достаточно системной норвежской политике по защите прав детей в мировом сообществе на данный момент сформировалось неоднозначное. Подтверждением этому выступают многочисленные обращения СМИ к теме изъятия детей из семей в соответствие с норвежским законодательством. Например, статья BBC News от 14 апреля 2016 года, написанная Тимом Уивеллом, явно выдвигает тезисы о чрезмерной жёсткости и усиленном контроле за благополучием детей и ставит под сомнение логичность и осмысленность проведения подобной политики, описывая случай

---

<sup>17</sup> *Lov om barneverntjenester (barnevernloven)* LOV-2017-06-16-63 fra 01.01.2018 URL: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1992-07-17-100>

## *Раздел I. Международное право*

---

изъятия из семьи иммигрантов пятерых детей, в том числе трёхмесячного младенца<sup>18</sup>.

Обратимся к норвежской судебной практике.

Салтенский районный суд ЦАЛТ-2016-106259 - Апелляционный суд Хеологаленда ЛН-2017-75556 - Верховный суд НР-2018-316-U, (дело № 2018/104), Уголовный суд, апелляции к суду.

Апелляционный комитет Верховного суда Норвегии 2018-02-20 вынес решение по уголовному делу относительно насильственных действий в отношении детей. Апелляционный суд наложил штраф за нарушение Уголовного кодекса Норвегии<sup>19</sup> (Раздел 219, первый абзац, пункт b), а также назначил наказание в виде лишения свободы на срок восемь месяцев. Осужденный в течение четырёх лет жестоко обращался и избивал двух своих детей 10 и 8 лет. Адвокат осуждённого подал апелляцию на подобное решение, однако Апелляционный комитет заявил, что Апелляционный суд правильно понял требование уголовного суда. Предусмотренное наказание было сочтено целесообразным. Следует отметить, что подобное решение соответствует статье 19 Конвенции о правах ребёнка.

В Дании, как и в других странах Скандинавии существует государственный орган осуществляющий защиту прав ребенка - Национальный комитет (в некоторых источниках - Совет) по правам ребенка. Данный орган был основан в 1994, как независимый, финансируемого государством органа в составе Министерства социальных дел. Задачей Национального комитета заключается в обеспечении защиты прав и интересов ребенка. Комитет постоянно

---

18 Tim Whewell, «Norway's Barnevernet: They took our four children... then the baby» // BBC News, 14.04.2016 URL: <http://www.bbc.com/news/magazine-36026458>

19 Militær Straffelov LOV-1902-05-22-13 URL: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1902-05-22-13>

информирует правительство Дании о положении детей в обществе, а так-же консультирует и вносит изменения в законопроекты, которые затрагивают интересы и права детей.

Таким образом, можно сделать вывод, что функция Национального Комитета немного отличается от функций аналогичных государственных органов и организаций рассмотренных в других странах. Главная функция данного органа - это контроль над деятельностью органов государственной власти: парламента, правительства.

Кроме государственного органа, который контролирует деятельность государства в обеспечении защиты прав ребенка, в Дании существует закон о «социальном сервисе»<sup>20</sup>, основной целью которого является защита прав и оказание помощи ребенку, находящемуся в неблагоприятных условиях. Данный закон имплементирует Конвенцию о правах ребенка в законодательство Дании, а в частности статью 3 пункт 2 Конвенции о правах ребенка, где указана «обязанность государств-участников обеспечить ребенку такую защиту и заботу, которые необходимы для его благополучия, принимая во внимание права и обязанности его родителей, опекунов или других лиц, несущих за него ответственность по закону, и с этой целью принимают все соответствующие законодательные и административные меры».

Политика Дании такова, что государство вправе вмешиваться в дела семьи, если посчитает, что внутренний климат в семье наносит вред психическому и физическому развитию ребенка. Примечательно, что в этом государстве достаточно часты случаи изъятия ребёнка из

---

<sup>20</sup> Bekendtgørelse af lov om social service af 19. december 2017 URL: <https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=197036>

родной семьи с последующей передачей в патрональную – подобная практика рассматривается не как разрушение ячейки общества, а как защита прав и свобод индивида. Стандарты защиты детей очень высоки: причиной вмешательства государства может послужить не только физическое, но и психологическое насилие.

Датские социальные службы и компетентные министерства уделяют работе с детьми большое количество времени: с ними проводятся интервью, а при разрешении спорных ситуаций мнение детей учитывается в первую очередь. Этот метод получил название «integrated children system»<sup>21</sup>.

Обратимся к датской судебной практике.

15 ноября 1983 г. в деле 6-284 / 1983 (Мандт, Терп-Хансен, Лон-Скоу. Эксперты в соответствии с разделом 130 (1) Закона о помощи. 1)М. (Хенрик С. Андерсен) против социальной службы Ankestyrelse (Торговая палата / Адвокат Бирт Эскильдсен).

В 1980 году, когда М, жительнице Голландии, было 15 лет, она во время временного пребывания в Дании родила ребенка В. и оставила его в Риггшоспиталете (государственная больница), после чего датские власти передали его в приют для сирот и в июле 1981 года разместили в датской патрональной семье, что соответствует статьям Конвенции о правах ребёнка под номерами 18, 20 и 21. В ноябре 1998 года М. подала просьбу об экстрадиции и переселении В. через соответствующее министерство Нидерландов в соответствии с разделом 123 (1) Закона о помощи. Просьба не была удовлетворена.

---

<sup>21</sup> Л. Швец, Датский специалист по защите детей: «Государство вмешивается в дела семьи, если ребёнку плохо» // The Village, 13 января 2015, URL: <http://www.the-village.ru/village/city/direct-speech/172391-spetsialist-po-zaschite-detey-danya-o-tom-u-kogo-i-kak-v-skandinavii-zabirayut-detey-i-kuda-detey-otpravlyayut>

Положения главы 18 Закона о содействии должны применяться к любому ребенку, проживающему в стране.

Затем в соответствии со статьей 129 Закона о помощи и Закона о содействии заявитель подала апелляцию в Совет социальной помощи. Апелляция была отклонена и М. было отказано в возвращении ребёнка. Адвокат, назначенный для заявителя, вновь подал заявление об аннулировании решения и возвращении ребенка. Однако его вновь отклонили, что соответствует статье 21 Конвенции о правах ребёнка.

На основании проведённого анализа национального законодательства Швеции, Норвегии и Дании, можно подтвердить высказанный в начале статьи тезис об использовании и соблюдении странами Скандинавии норм международного права и их реализации через локальные законодательные акты и, в частности, о влиянии Конвенции о правах ребёнка на формирование соответствующего законодательства и имплементацию её в национальные кодексы и законы. Таким образом, несмотря на ориентацию стран этого региона на национальное право и его приоритет над международным, принятые мировым сообществом и утверждённые на интернациональном уровне права ребёнка полностью соблюдаются Швецией<sup>22</sup>, Норвегией<sup>23</sup> и Данией<sup>24</sup>. Более того, в некоторых вопросах эти страны оказали влияние на международную практику проведения национальной семейной политики (например, создание Швецией института омбудсмена).

---

<sup>22</sup> Конституция Швеции (Королевства Швеция) от 27 февраля 1974 г. Глава 10. Отношения с другими государствами

<sup>23</sup> Конституция Норвегии (Королевства Норвегия) от 17 мая 1814 г. Раздел E. Общие постановления, § 93

<sup>24</sup> Конституция Дании (Королевства Дания) от 5 июня 1953 г., часть 3, статьи 19, 20

В ходе рассмотрения данного вопроса были обнаружены некоторые проблемы, связанные с семейной политикой и соблюдением прав детей в странах Скандинавского региона. В частности это отмечаемая международным сообществом чрезмерная строгость семейного законодательства, отсутствие чётких критериев благополучности или неблагополучности семьи и дискриминация иммигрантов в вопросах сохранения опеки над детьми, однако их рассмотрение выходит за регламент этой статьи.

**Список используемых источников и литературы:**

1. Декларация прав ребенка. Принята резолюцией 1986 (XIV) Генеральной Ассамблеи ООН от 20 ноября 1959 года
2. Конвенция о правах ребёнка. Принята резолюцией 44/25 Генеральной Ассамблеи от 20 ноября 1989 года
3. Конституция Дании (Королевства Дания) от 5 июня 1953 г.,
4. Конституция Норвегии (Королевства Норвегия) от 17 мая 1814 г
5. Конституция Швеции (Королевства Швеция) от 27 февраля 1974 г
6. Национальная правовая база Дании, URL: <https://www.retsinformation.dk/>
7. Национальная правовая база Норвегии, URL: <https://lovdata.no>
8. Национальная правовая база Швеции, URL: <http://www.riksdagen.se>

***Литература***

1. Мельникова Э., Ветрова Г. Российская модель ювенальной юстиции (теоретические концепции) // Правозащитник. – 2006. -№ 1.-С. 22–41.
2. Ермаков В.Д., Ильчиков М.З., Абросимова Е.А., Автономов А. С., Хананашвили Н.Л. Федеральный закон «Основы законодательства о ювенальной юстиции Российской Федерации»: авторский проект. – М., 1999.- С. 8–9.
3. Федорова О.В., Краткая характеристика деятельности уполномоченных по правам ребенка в некоторых зарубежных странах // Известия Байкальского государственного университета – 2013
4. Резник В. Формы семейных отношений и их отражение в законодательстве/ Семейное право в Швеции// Svensk & Rysk Juridik AB, 2016 URL: <http://www.sweamarket.se/files/FamilySweden.pdf>
5. Резник В., Обзор законодательства о правах детей в Швеции // Svensk & Rysk Juridik AB, 2016 URL: <http://www.srjuridik.se/resources/barnratt.pdf>
6. Tim Whewell, «Norway's Barnevernet: They took our four children... then the baby» // BBC News, 14.04.2016 URL: <http://www.bbc.com/news/magazine-36026458>
7. Л. Швец, Датский специалист по защите детей: «Государство вмешивается в дела семьи, если ребёнку плохо» // The Village, 13 января 2015, URL: <http://www.the-village.ru/village/city/direct-speech/172391-spetsialist-po-zaschite->

detey-danya-o-tom-u-kogo-i-kak-v-skandinavii-zabirayut-detey-i-kuda-detey-otpravlyayut

**Пискун Лидия**

*студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова*

## **РОЛЬ СЕУЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ В МЕЖДУНАРОДНО- ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ**

**Аннотация:** сотрудничество государств в области иностранных инвестиций позволило установить определённые гарантии их неприкосновенности. Однако политическая и экономическая ситуация в мире подчас дестабилизирует международные отношения в области их защиты. Сеульская Конвенция 1985 г. обозначила правовое регулирование возмещения убытков иностранных инвесторов при помощи механизма выплат страховых сумм.

**Ключевые слова:** международное публичное право; международное частное право; Сеульская Конвенция 1985 г.; МИГА; инвестиции; суброгация.

**Annotation:** the cooperation of States in the area of foreign investment made it possible to establish certain guarantees of their inviolability. However, the political and economic situation in the world sometimes destabilises international relationships in the area of their protection. The Seoul Convention of 1985 indicated the legal regulation of compensation of foreign investors through the mechanism of payment of insurance sums.

**Keywords:** international public law, international private law; The Convention Establishing the Multilateral Investment Guarantee Agency 1985; MIGA; investment, subrogation.

Основными источниками, которые регулируют иностранные инвестиции, являются:

1. Общие принципы права;
2. Обычай;
3. Международные договоры.

В настоящее время наиболее соответствующим современным экономическим тенденциям источником правового регулирования иностранных капиталовложений являются международные договоры, одним из которых стала Сеульская Конвенция. Сеульская Конвенция была принята 11 октября 1985 г. В 1988 г. было учреждено Многостороннее агентство по инвестиционным гарантиям (англ. Multilateral Investment Guarantee Agency, MIGA) (далее – МИГА), основанное на положениях Сеульской Конвенции. По своему правовому статусу эта организация является универсальной международной организацией, входящей в Группу Всемирного Банка (англ. World Bank Group) наравне с:

1. Международным банком реконструкции и развития — МБРР (англ. International Bank for Reconstruction and Development – IBRD);
2. Международной ассоциацией развития — МАР (англ. International Development Association – IDA);
3. Международной финансовой корпорацией — МФК (англ. International Finance Corporation – IFC);
4. Международным центром по урегулированию инвестиционных споров — МЦУИС (англ. International Centre for Settlement of Investment Disputes – ICSID).

В настоящее время участниками МИГА является 181 государство (по состоянию на 23.08.2016), 156 из которых – государства с развивающейся экономикой [3].

Данное Агентство осуществляет страховую деятельность инвесторов, гарантируя им защиту вкладов и компенсацию в случае возникновения убытков, понесённых инвестором. Агентство заключает частноправовой договор непосредственно с инвестором, что

в свою очередь, обязывает его ежегодно перечислять страховые взносы, равные процентной ставке от суммы, которую страхует Агентство. Что касается обязанностей со стороны Агентства, то они заключаются в том, что оно обязуется выплатить инвестору определенную страховую сумму в зависимости от убытков, которые потерпел инвестор.

При этом Агентству в порядке суброгации переходит право на вынесение претензий к соответствующему государству, которое нарушило свои обязательства перед инвестором, с которым был заключен двусторонний международный договор по инвестиционным капиталовложениям. В результате этого спор переходит из сферы частноправового регулирования в сферу международно-правового регулирования.

В соответствии с теорией международного публичного права, международные организации обладают ограниченной правосубъектностью, что предполагает ограниченную сферу их деятельности, а также специализацию на конкретном виде правоотношений. Благодаря правовому статусу МИГА спор возникает не между государствами, а между одним государством, в которое направляются инвестиции, и международной организацией. Следует отметить, что этот способ разрешения инвестиционных споров существенно уменьшает риски возникновения межгосударственных конфликтов.

Сеульская Конвенция регулирует множество вопросов связанных с предоставлением гарантий инвесторам. Многие учёные считают её одним из лучших правовых международных актов в этой области. По мнению В.А. Трапезникова, «Сеульская Конвенция представляет собой документ, содержащий признание подавляющим

числом государств мира принципа суброгации при страховании от политических рисков, осуществляемых агентством» [2, с. 33].

Существует совокупность проблем, связанная с вопросами международных инвестиций, которая в дальнейшем изменит характер и механизм разрешения споров.

Возникает вопрос из области международного публичного права: как разрешить спор между МИГА и государством–членом этой организации по перечислению сумм, которые должны быть выплачены Агентству, в силу того, что ему переходят все требования и права на основе суброгации?

МИГА выступает в качестве заинтересованного лица в вопросах выплаты ему компенсаций от государства, нарушившего обязательства.

Спор, возникающий между МИГА и государством, нарушившим свои обязательства, имеет международно-правовой характер, поскольку стороны являются субъектами международного публичного права. Само содержание требований по выплате суммы носит исключительно коммерческий характер, т.е. находится в области правового регулирования международного частного права.

Ст. 11 Сеульской Конвенции перечисляет следующие виды покрываемых рисков [1]:

1. Перевод валюты;
2. Экспроприация или аналогичные меры;
3. Нарушение договора;
4. Война и гражданские беспорядки.

Урегулированию споров посвящены IX Глава и Приложение II Сеульской Конвенции.

## *Раздел I. Международное право*

---

Ст. 57 (b) Сеульской Конвенции закрепляет, что «споры, касающиеся претензий Агентства, действующего в качестве цессионария инвестора, урегулируются в соответствии с либо:

1. Процедурой, изложенной в Приложении II к настоящей Конвенции, либо
2. Согласованием, заключенным между Агентством и этим членом, об альтернативном методе или методах урегулирования таких споров» [1].

Процедура, изложенная в Приложении II, предполагает [1]:

1. Проведение переговоров;
2. Использование согласительной процедуры;
3. Обращение в Арбитраж.

Следует отметить, что во втором случае Приложение II является своего рода ориентиром для согласования воли Агентства и государства, нарушившего свои инвестиционные обязательства. По этим вопросам Сеульская Конвенция закрепляет следующие положения: в тех случаях, когда МИГА занимает положение суброгата, а именно, когда к нему переходят права на предоставления требований государству на основании суброгации, то участники спора могут договориться о порядке его разрешения [5].

Существование МИГА призвано обеспечить защиту иностранным инвестициям от таких мер как экспроприация, реквизиция и конфискация.

В настоящее время МИГА разработало новую стратегию 2018-2020 гг., которая состоит из трёх основных пунктов:

1. Повторное сосредоточение на самых бедных слоях населения государств-участников МИГА;

2. Продолжение деятельности в затронутых конфликтами государствах, где МИГА имеет возможность оказать воздействие на страховые отношения;
3. Расширение обязательств МИГА по смягчению последствий изменения климата [4].

Таким образом, Сеульская Конвенция очень подробно и точно отображает тенденцию развития общественных отношений, а именно сближение взаимодействующих правовых систем международного публичного и частного права. Практика показывает, что данное сближение уместно и даёт свои плоды, что ведет к совершенствованию урегулирования инвестиционных споров.

Разграничение публично-правовых и частноправовых отношений напрямую связано с преодолением проблем допуска иностранных капиталовложений к экономике страны и с определением юридической природы отношений, возникающих в рамках многосторонней системы гарантий иностранных инвестиций, которые представляют собой отношения двух уровней: межгосударственные отношения и отношения международной организации с иностранным инвестором.

**Список используемых источников и литературы:**

- [1] Сеульская Конвенция 1985 г. (вст. в силу 12 апреля 1988 г.). [Электронный ресурс]: Режим доступа: URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900505> (Дата обращения: 25.02.2018)
- [2] Трапезников В.А. Валютное регулирование в международном инвестиционном праве. — М.: Волтерс Клувер, 2004. — 167 с.
- [3] Государства-участники МИГА. [Электронный ресурс]: Режим доступа: URL: <https://www.miga.org/Pages/Who%20We%20Are/MIGA-Member-Countries.aspx> (Дата обращения: 25.02.2018)
- [4] Краткая информация о МИГА. [Электронный ресурс]: Режим доступа: URL: <https://www.miga.org/who-we-are> (Дата обращения: 25.02.2018)
- [5] Комментарий к Сеульской Конвенции 1985 г. на английском языке. Электронный ресурс]: Режим доступа: URL:

*Раздел I. Международное право*

---

[https://www.miga.org/documents/commentary\\_convention\\_november\\_2010.pdf](https://www.miga.org/documents/commentary_convention_november_2010.pdf)  
(Дата обращения: 25.02.2018)

**Лахман Виталий**

*Ведущий специалист отдела логистики и таможенного контроля  
ООО «Кинросс Дальний Восток» (г. Магадан)*

**СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ОБЫЧАЕВ И  
ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПОСТАНОВЛЕНИЙ ПОРТОВ:  
*АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ, АНАДЫРСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ,  
ВЛАДИВОСТОКСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ***

В общепринятых определениях **морской порт** - это участок берега моря и прилегающая водная площадь, естественно или искусственно защищенная от волнения и оборудованная для стоянки и обслуживания морских судов, выполнения погрузочных, перевалочных и других операций. Часто рядом с местом, удобным для основания порта, возникает и развивается город.

Существуют иные определения, которые делают существенный акцент либо на территориальную, либо на функциональную причину основания и существования порта:

**Морской порт** - транспортный узел, связывающий морские и внутренние пути сообщения государства, производственно-хозяйственное объединение, осуществляющее обслуживание судов. Представляет собой участок морского берега с прилегающей акваторией и комплексом сооружений и устройств для погрузки и разгрузки судов, снабжения их топливом, водой, боеприпасами, ремонта и оказания других услуг. М.п. является юридическим лицом, осуществляющим надзор за соблюдением законов и правил по мореплаванию, выдачу паспортов морякам, дипломов и квалификационных свидетельств членам судовых экипажей. Прибрежное государство объявляет перечень М.п., открытых и

закрытых для захода иностранных судов. Для посещения открытых М.п. торговыми судами другого государства не требуется разрешения. По назначению различают М.п. торговые, рыбные, нефтяные, лесные и т.п. Воды М.п. относятся к внутренним морским водам РФ. (Пограничный словарь. — М.: Академия Федеральной ПС РФ. 2002.)

**Морской порт** — Порт (лат. portus гавань, пристань) место на берегу моря или реки, устроенное для стоянки кораблей и судов, имеющее комплекс специальных сооружений для их обслуживания: причалы, вокзалы, краны, склады, терминалы, вспомогательный транспорт и т. д.

Основные элементы порта включают в себя акваторию (водная часть) и территорию (береговая часть). В состав акватории входят водные подходы к порту, рейды и внутренние бассейны.

Согласно морскому энциклопедическому справочнику (Исанин Н.Н. Морской энциклопедический справочник в двух томах, Судостроение, 1986) «**Порт**» от лат. Portus - входные ворота - участок берега с прилегающим водным районом, где размещен комплекс сооружений и устройств для погрузки-разгрузки судов и полного их обслуживания.

В ст. 1 (п. 3) Федерального закона «О морских портах в Российской Федерации» под морскими портами понимаются морские порты в том значении, как они определены в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (далее - КТМ). В КТМ имеется юридическое определение данного понятия:

Статья 9 «**Морские порты. Портовые власти**» (в новой редакции):

«1. Под морским портом понимается совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специальных

отведенных территориях и акватории, и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществление операций с грузами, в т.ч. для перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта».

Следует отметить, что среди юристов в мире пока не существует однозначного определения понятия «морской порт». Так рабочая группа Комиссии европейских сообществ (Европейская комиссия - орган исполнительной власти Европейского союза) определяет морской порт как «участок суши и часть акватории, обустроенные и оборудованные таким образом, чтобы их можно было использовать для приема судов, их погрузки и выгрузки, хранения грузов, приема и передачи грузов операторам внутреннего транспорта, может включать также деятельность предприятий, связанных с морскими перевозками».

Кроме различий в том, что представляет собой порт, существуют разнообразные мнения о том, какие услуги обычно и как их выполняет морской порт. Для того, чтобы избежать расхождений в понимании и излишнего государственного регулирования портам было предложено издать свои собственные «обычаи», которые были бы признаны повсеместно и являлись локальным нормативным актом порта, имеющим силу закона.

Статья 3 Закона «О морских портах в Российской Федерации» вводит понятие - **обычаи** морского порта, под которыми понимаются правила поведения, сложившиеся и широко применяемые при оказании услуг в морском порту и не предусмотренные законодательством. Обычаи морского порта фиксируются Торгово-

промышленной палатой (ТПП РФ). Поскольку в Законе речь идет о правилах поведения, применяемых при оказании услуг, то, очевидно, данные регулируются гражданским правом. Согласно ст. 5 ГК РФ, обычаем делового оборота признается сложившееся и широко применяемое в какой-либо области предпринимательской деятельности правило поведения, не предусмотренное законодательством, независимо от того, зафиксировано ли оно в каком-либо документе. Существование обычая не зависит от его фиксации какими-либо органами или лицами, наличие или отсутствие обычая в случае спора может установить суд.

Получается, что статус документа «Свод обычаев...» никак не изменяется от того, «зафиксирован» ли он ТПП РФ, так как фактически Торгово-промышленная палата РФ, не будучи даже органом власти, не может обладать ни законотворческими функциями, ни силой суда. Полагаю, что было бы достаточно, например, приказом Минтранса РФ возложить на капитана морского порта обязанность по анализу, обобщению и публикации обычаев морского порта. В таком виде публикация обычаев носила бы вспомогательный и рекомендательный характер, то есть сборник обычаев должен был бы быть аналогом, например, Инкотермс.

Обычаи морского порта не должны противоречить Конституции Российской Федерации, общепризнанным принципам и нормам международного права, международным договорам Российской Федерации, Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации, настоящему Федеральному закону, другим федеральным законам и иным нормативным правовым актам Российской Федерации (Закон «О морских портах в Российской Федерации»).

**Международный обычай.**

Бойцов Ф. С., Иванов Г.Г., Маковский А.Л. международным обычаем называют правило, сложившееся в отношениях между государствами и в той или иной форме (часто молчаливо), признанное ими в качестве нормы международного права.

Международно-правовой обычай, рассматриваемый как источник международного права, - форма воплощения норм международного права, возникающих стихийно в практике межгосударственного общения, которая не является письменной. Международный обычай представляет собой именно международную норму, которая призвана регулировать взаимоотношения субъектов международного права. Иное понимание международного обычая, пишет И.И. Лукашук, неизбежно ведет к утрате им юридического характера, так как правовое регулирование отношений может осуществляться только правовой нормой (Лукашук И.И. Источники международного права. Киев, 1966. С. 58.)

Несмотря на то, что международное право характеризуется ростом числа универсальных договоров, которые играют весомую роль в процессе формирования и закрепления норм общего международного права, нельзя недооценивать международно-правовой обычай, который до начала кодификации международного права являлся основным источником международного права.

В праве каждой страны существует свой специфический подход как к определению обычая, как правовой нормы. Проиллюстрируем это на следующем примере: в Испании и Ираке Инкотермс имеет силу закона, а во Франции и Германии квалифицируются как международный торговый обычай. В Российской Федерации, в Украине и других странах нашего ближнего

зарубежья законодательно установлено, что при заключении субъектами предпринимательской деятельности договоров, в том числе внешнеэкономических контрактов, предметом которых являются товары, применяются правила Инкотермс.

Инкотермс - международные правила толкования коммерческих терминов и выражений, наиболее часто встречающихся во внешнеторговых контрактах. Выполняются и публикуются Международной торговой палатой.

### **Что такое правовой обычай?**

На первый взгляд может показаться, что обычая, противоречащего закону, существовать не может, что называется, по определению. Если взглянуть на место юридического обычая в иерархической системе источников современного российского права, то мы увидим, что юридические обычаи находятся на одном из самых последних мест в этой системе и никаким образом противоречить нормам, имеющим большую юридическую силу, не могут. Если субъект права осуществляет свою деятельность на основании обычая, но при этом такая деятельность напрямую расходится с требованиями норм действующего законодательства, то такой субъект совершает не что иное, как юридическое правонарушение со всеми вытекающими отсюда правовыми последствиями.

При этом и в международном праве используются в основном следующие основные источники (формы) права в строгой иерархии:

1. Нормативно-правовой акт.
2. Судебный прецедент.
3. Правовой обычай.

## *Раздел II. Морское право*

---

В частности, положения об обычае содержит ст. 9 Конвенции ООН о договорах международной купли-продажи товаров<sup>25</sup>, устанавливающая, что стороны связаны любым обычаем, относительно которого они договорились. При этом, в отсутствие такой договоренности согласно п. 2. ст. 9 Венской конвенции 1969 года считается, что стороны подразумевали применение к их договору или его заключению обычая, о котором они знали или должны были знать и который в международной торговле широко известен и постоянно сторонами в договорах данного рода.

Венская конвенция о праве международных договоров 1969 г.<sup>26</sup> говорит об обычаях как о нормах общего международного права. Из содержания ст. 53 Конвенции можно сделать вывод: все юридические нормы входят в общее международное право, но не все нормы общего международного права являются нормами юридическими.

Российское государство к различным обычаям относится по-разному: одни запрещает, другие одобряет и развивает. Есть несколько статей Кодекса торгового мореплавания, в которых учитывается действие обычаев порта или международных обычаев мореплавания (ст. 134 КТМ РФ устанавливает: «Срок, в течение которого груз должен быть погружен на судно, определяется соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения - сроками, обычно принятыми в порту погрузки»). Ст. 427 ГК РФ рассматривает примерные условия договора: «В договоре может быть предусмотрено, что его отдельные условия определяются примерными условиями...», которые могут выступать в качестве обычаев делового оборота - «В случаях, когда в

---

<sup>25</sup> <http://www.cisg.ru/tekst-venskoj-konvencii-polnostyu.php>

<sup>26</sup> [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/law\\_treaties.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/law_treaties.shtml)

договоре не содержится отсылка к примерным условиям, такие примерные условия применяются к отношениям сторон в качестве обычаев делового оборота...».

**Обычаи морского порта** применяются в случаях, когда, например, договор о перевозке не содержит соответствующих правил.

В настоящее время в большинстве российских портов действуют своды обычаев. Сводоы обычаев - представляют собой собрание обычаев делового оборота, не закрепленных в действующем законодательстве, сложившихся на основе многолетней практики работы порта. В них учитываются интересы порта, судовладельцев, потребителей портовых услуг, и иных клиентов морского торгового порта. Свод обычаев порта определяет режим работы, предоставляемые услуги, правила, нормы обработки судов и грузов, производственные возможности порта, требования к участникам транспортного процесса.

Положения Свода обычаев порта обязательны для всех работников Терминалов, грузовладельцев, предъявляющих груз к перевозке, а также для судовладельцев и владельцев транспортных средств, погрузка или выгрузка которых осуществляется в порту.

В случае расхождения положений Свода обычаев порта с положениями международных или национальных нормативных документов, применяются положения последних.

Государственными органами Российской Федерации обычаи делового оборота, в том числе обычаи портов, принимаются в качестве коммерческой практики, регулирующей отношения, документооборот и правила взаимодействия различных участников коммерческих отношений в разных сферах. К примеру, пункт 25 Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих

таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза этими судами, утвержденной Приказом ФТС РФ от 04 мая 2011 года № 930, гласит: «Таможенный орган по окончании разгрузки товаров и транспортных средств в ЗТК принимает от транспортной организации, осуществляющей эксплуатацию морского терминала, операции с грузами, в том числе их перевалку, обслуживание судов, иных транспортных средств и (или) обслуживание пассажиров (далее - оператор морского терминала), документы, подтверждающие факт размещения товаров и транспортных средств в ЗТК (генеральный акт либо иные стандартные документы, предусмотренные законодательством Российской Федерации и обычаями делового оборота) либо помещения товаров на временное хранение».

## **СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ОБЫЧАЕВ И ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПОСТАНОВЛЕНИЙ ПОРТОВ**

Архангельский морской порт

Анадырский морской порт

Владивостокский морской порт

Морской торговый порт Певек

Свод обычаев Архангельского морского порта: <http://www.asep.ru/hm/p.htm>

Свод обычаев Анадырского морского порта: <http://morport.chukotka.ru/about.html>

Свод обычаев Владивостокского морского порта: <http://www.vmp.ru/klientam/item/6-svod-obychaev-porta>

Свод обычаев морского торгового порта Певек: [\\_www.morportpevek.com/](http://www.morportpevek.com/)

**ЧАСТЬ 1.**  
**ОСНОВАНИЯ И СФЕРА РЕГЛАМЕНТАЦИИ СВОДОВ ОБЫЧАЕВ**

**Свод обычаев Архангельского морского торгового порта**

(зарегистрирован Архангельской торговой – промышленной палатой 26 октября 1993 года  
Свидетельство о регистрации №1 Президент палаты Г.Х. Нургалиев).

Территория порта – 65,86 га; Общая протяженность причального фронта – 1 626,80 м;

Площадь крытых складов – 47 438 м<sup>2</sup>; • Площадь открытых бетонированных площадок – 356 315 м<sup>2</sup>; Возможности причалов позволяют обрабатывать суда с осадкой 9,2 м и длиной до 190м

1. Регламентирует производственный режим работы порта, порядок и условия захода судов в порт, погрузки, выгрузки и обслуживания находящихся в порту судов, порядок и условия завоза в порт и отправления из порта грузов железнодорожным и другими видами транспорта, порядок и условия хранения груза на складах порта, порядок и условия обслуживания пассажиров

2. Основывается на Законах Российской Федерации, КТМ СССР, в части не противоречащей законам Российской Федерации, Уставе порта, Обязательных постановлениях по Архангельскому морскому торговому порту, Международной практике морских торговых портов

**Свод обычаев Анадырского морского порта**

Анадырский морской порт расположен в городе АНАДЫРЬ - ANADYR (64° 44' С.Ш., 177° 28' В.Д.) в северной части Берингова моря на северо-западном побережье Анадырского залива. Порт открыт для захода российских судов с осадкой, не превышающей 7,5 метров в период летней навигации с 01 июля по 01 октября. Длина причальной стенки - 249 метров. Основан в 1955 году.

1. Регламентирует производственный режим работы порта, порядок и условия захода судов в порт, погрузки, выгрузки и обслуживания находящихся в порту судов, порядок и условия завоза в порт и отправление из порта грузов морским, речным, автомобильным и другими видами транспорта, порядок и условия временного (промежуточного) хранения груза на территории порта.

2. Основывается на Гражданском кодексе Российской Федерации, Кодексе торгового мореплавания (КТМ), Федеральном законе Российской Федерации «Об акционерных обществах», Уставе Порта, Обязательном постановлении по Анадырскому морскому порту.

**Свод обычаев Владивостокского морского порта**

Входит в Транспортную Группу FESCO. Основан в 1897 году. Месторасположение: северо-западный берег бухты Золотой Рог. Координаты: 43007' С.Ш. и 131053' В.Д. Глубина на подходах к порту более 30 метров.

Морской торговый порт Владивосток принимает суда длиной до 260м, осадкой до 11,7 м.

1. Регламентирует режим работы, предоставляемые услуги, правила и нормы оказания услуг с учетом продолжительности и постоянства их применения, порядок приёма-сдачи грузов, взаимодействие с властями.

2. Основывается на Гражданском Кодексе Российской Федерации, Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации, Федеральном законе Российской Федерации «Об акционерных обществах», Обязательных постановлениях по порту, Практике работы морских торговых портов.

### **Свод обычаев морского торгового порта Певек**

Открытое акционерное общество «Морской ордена «Знак Почета» торговый порт Певек»; ОАО «Морпорт Певек») основан в 1951 году. Порт доступен судам с осадкой: для захода на акваторию порта – до 13 м; для подхода к причалу: в зависимости от места постановки – от 7,8 до 9,3 м. Порт является действительным членом Ассоциации морских торговых портов (ASOP).

1. Регламентирует производственный режим работы порта; порядок и условия захода судов в порт; погрузку, разгрузку и обслуживание, находящихся в порту судов; порядок и условия завоза в порт и отправления из порта грузов автомобильным и другими видами транспорта; порядок и условия хранения грузов на складах порта; порядок и условия обслуживания пассажиров.

2. Основывается на Практике работы морских торговых портов и стивидорных компаний, как Российской Федерации, так и международных; Кодексе торгового мореплавания РФ; Гражданском кодексе РФ; Законе РФ «Об акционерных обществах», уставе порта, прочими законодательными актами, определяющими и регламентирующими все стороны производственно-хозяйственной деятельности порта, Нормах общих и специальных правил перевозки грузов 4-М, Обязательных постановлениях по морскому торговому порту Певек.

1. Все выше приведенные Своды обычаев основываются на Гражданском Кодексе Российской Федерации и Законах Российской Федерации. Гражданский Кодекс, с одной стороны, устанавливает основные начала регулирования гражданских отношений, а с другой, дает определение «обычая». В соответствии с этим обычаем делового оборота признается сложившееся и широко применяемое в какой – либо области предпринимательской деятельности правило поведения, не предусмотренное законодательством, не зависимо от того, зафиксировано ли оно в каком – либо документе (п.1 ст.5 ГК РФ).

2. Кодекс торгового мореплавания России учитывается не во всех Сводах обычаев. Отсутствие данного Кодекса в основании Сводов обычаев ошибочно, и такие обычаи требуют пересмотра, так как этот акт является основополагающим в сфере торгового мореплавания в Российской Федерации. Он устанавливает определения морских портов и портовых властей, а также,

хотя и не содержит норм, регулирующих деятельность морских портов, но указывает, что данная деятельность будет осуществляться в соответствии с законом о морских портах Российской Федерации (см. ст. 9 КТМ РФ).

3. В Сводах обычаев не упоминается Закон о внутренних морских водах, который содержит определенные нормы, регламентирующие правовой режим морских портов (например, ст.5 Закона устанавливает единый правовой режим для всех портов, находящихся на территории Российской Федерации, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности.).

4. В качестве оснований логично было также видеть Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации...». Ст. 3 указанного Закона определяет, что Обычаи морского порта — это правила поведения, сложившиеся и широко применяемые при оказании услуг в морском порту и не предусмотренные законодательством Российской Федерации. Обычаи морского порта не должны противоречить Конституции Российской Федерации, общепризнанным принципам и нормам международного права, международным договорам Российской Федерации, Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации, настоящему Федеральному закону, другим федеральным законам и иным нормативным правовым актам Российской Федерации.

5. Не ссылаются Своды обычаев и на Уставы Администрации морских портов и Положения о капитане морского порта. Однако именно в этих документах указывается зона ответственности, предмет деятельности и цели органов управления порта. Акты данных органов управления оказываются существенное воздействие на практику и правила поведения лиц, пользующихся услугами порта.

6. Международные соглашения и международная практика учитываются не во всех Сводах обычаев. Морской торговый порт является важным звеном в международной торговле, и на эту сферу направлены положения многих международных договоров. В соответствии с пунктом 4 статьи 15 Конституции России общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы.

7. Нормы общих и специальных правил перевозки грузов 4-М разработаны с учетом положений Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г." (Конвенция СОЛАС-74) и Кодекса безопасности практики размещения и крепления грузов" (Кодекс РКГ).

8. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР (КТМ СССР), утвержденный Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 сентября 1968 г., в ред. от 02.12.1987 г., утратил силу на территории Российской Федерации в связи с принятием Кодекса торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 N 81-ФЗ.

**ЧАСТЬ 2.  
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПОРТА ПРИ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЯХ**

**Свод обычаев Архангельского морского торгового порта**

1. Порт ответственен перед судовладельцем за повреждение судна, произошедшее по вине порта, подтверждённое актом; за размещение грузов на судне грузовому плану, разработанному портом и утверждённому капитаном судна, за тальманский счёт, за перестановку судна в всех случаях, кроме первой.

2. Порт не несёт ответственность: за стояночное время судна, прибывшего под обработку без предварительного согласования с портом или не подтверждённого портом к обработке; за сепарировании коносоментных партий груза, крепление и штивку грузов, распределение и укладку грузов в грузовых помещениях, крепление палубного груза; за все возможные дополнительные расходы порта, если судно не освободило причал по требованию порта; за уплату судном (судовладельцем) портовых сборов, либо наложенных на него в установленном порядке штрафов или других плат, связанных с пребыванием судна в порту.

3. Суда принимаются под обработку в очередности подхода в соответствии с нормативом количества одновременно обрабатываемых судов. При этом, если перегрузочный комплекс, на котором должна производиться обработка судна, занят ранее прибывшим судном или судами, то время ожидания освобождения комплекса добавляется к сталийному времени. Счёт сталийного времени прерывается в случае, когда грузовые работы и вспомогательные операции, учтённые в сталийном времени, не могут выполняться вследствие воздействия непогоды /осадки, жара, сильный ветер, мороз и другие форс-мажорные обстоятельства и их последствия /, забастовки; по вине судовой администрации, фрахтователя, грузовладельца;

**Свод обычаев Анадырского морского порта**

1. Порт ответственен перед судовладельцем за повреждение судна, произошедшее по вине порта, подтвержденное актом, составленным с обязательным участием представителей порта и судовладельца в течении смены, в которой произошло повреждение, но не позднее отхода судна; за тальманскую документацию при перевозке груза по коносоментным партиям и приеме/сдаче груза,

2. Порт не несёт ответственность: за соблюдение правил сепарирования, крепления и штивки груза, (ответственность возлагается на судно (судовладельца); крепление палубного груза, правильное распределение и укладку груза в грузовых помещениях судна, сепарирование коносоментных партий груза и качество сепарации; за вывоз груза, с обязательной пометкой в документах: «Груз Порту не принадлежит»

3. Расчет сталийного и контрсталийного времени производится в соответствии с КТМ Российской Федерации.

### **Свод обычаев Владивостокского морского порта**

1. Порт несет ответственность перед судовладельцем за повреждение судна, произошедшее по вине Общества, подтвержденное актом, за приёмку груза с оформлением соответствующего рапорта (тальманской расписки), подписанным перевозчиком и Портом, за выполнение условий договоров по перегрузке, складированию и хранению грузов, выполнению транспортных услуг, обслуживанию судов и транспортных средств, организационно-хозяйственным услугам, за виновное повреждение или утерю груза в порядке и размерах, установленных договорами с Заказчиками.

2. Порт не несёт ответственность за: крепление грузов на судах, оформление таможенных документов, повреждение груза, вызванное воздействием осадков, ветра, либо проявлением других неблагоприятных погодных условий, если Общество не действовало вопреки инструкциям Заказчика; повреждение или угрозу повреждения груза, вызванную отсутствием или несоответствием маркировки груза, неправильной или неполной информацией о грузе, скрытыми недостатками и дефектами груза, отсутствием или недостаточностью упаковки, непрочностью или дефектами пакующих средств и такелажных приспособлений, если таковые не принадлежат Обществу; повреждения, нанесенные транспортному средству, или потери, причиненные заказчику, вызванные забастовками, плохими метеоусловиями или иными причинами, находящимися вне контроля Общества; изъятие, конфискацию, реализацию, уничтожение груза государственными органами в соответствии с действующим законодательством РФ, если подобные действия были совершены не по вине Общества; качество груза, боящегося воздействия низких температур, и не вывезенного со складов Общества в период с 15 октября по 15 апреля.

3. Для расчета сталийного времени судна применяются объявленные нормы обработки — объявленная портом интенсивность судовых погрузочно-разгрузочных работ (тонн на судно в сутки).

### **Свод обычаев морского торгового порта Певек**

1. Порт несет ответственность перед судовладельцем за повреждение судна, произошедшее по вине порта, подтвержденное актом, составленным с обязательным участием представителя порта в течение смены, во время которой произошло повреждение, но не позднее отхода судна из порта; оформление обоюдно подписанной тальманской расписки при приёме груза; разгрузку во внеочередном порядке судна с грузом, требующим выгрузки в связи с угрозой потери качества, и судов со свежими плодоовощными грузами с 15 сентября.

2. Порт не несёт ответственность за: повреждение или угрозу повреждения груза, вызванную отсутствием, несоответствием маркировки груза, неправильной или неполной информацией о грузе, скрытыми недостатками или дефектами груза, отсутствием упаковки или при ее несоответствии требованиям стандартов, непрочностью или дефектами пакующих средств и такелажных приспособлений, если таковые не принадлежат порту. Порт не несёт ответственность за простой очередного

судна в размере стоимости его содержания на стоянке за время ожидания постановки к причалу в случае несвоевременного освобождения причала. Ответственность за соблюдение правильности сепарирования, крепления и штивки грузов возлагается на судно. Крепление палубного груза производится под ответственность судна независимо от того, выполняется ли эта работа судовой командой или по заявке капитана судна силами и средствами порта.

3. Под стальнойным временем понимается рабочее время, полагающееся порту по нормам настоящего Свода на выгрузку и погрузку. К стальнойному времени на производство грузовых работ прибавляется время на выполнение вспомогательных операций, не совмещаемых с производством грузовых работ. Счет стальнойного времени судна, при свободном причале соответствующей специализации, начинается с момента швартовки судна к причалу и готовности к грузовым операциям, но не ранее начала ближайшей смены. Счет стальнойного времени прерывается:

при неблагоприятных метеорологических условиях (осадки, сильный ветер и другие форс мажорные обстоятельства и их последствия) независимо от того, производились портом фактически в это время производственные операции или нет. Если в этих условиях непогоды производилась обработка судна, порт принимает меры по недопущению порчи груза, нарушений правил безопасности труда и безопасности мореплавания; при забастовках; по вине судовой администрации, фрахтователя, грузовладельца.

Любая деятельность, связанная с использованием судна для перевозки грузов в морском порту, регулируется КТМ РФ и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации. Согласно Федерального закона N 261-ФЗ от 8 ноября 2007 года «О морских портах в Российской Федерации...» распоряжения капитана морского порта обязательны для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан, полномочия капитана морского порта распространяются на всю акваторию и территорию морского торгового порта. Капитан порта вправе своим распоряжением запретить постановку судна к причалу и проведение грузовых операций. Запрет капитана порта на постановку судна к причалу и проведение грузовых операций обязателен к исполнению для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан, в том числе для капитана судна, а также оператора морского терминала. Но, как мы видим выше, ответственность сторон (судна, порта, фрахтователя, грузовладельца) по соблюдению сроков и условий погрузки/выгрузки определяются договорами и условиями коносамента (линейного или иного). Обычаями порта не предусмотрена ответственность порта за нарушение в результате исполнения судном требований порта, или капитана порта, положений договоров перевозки по объемам, срокам перевалки груза и другим условиям осуществления услуг.

Для устранения негативных последствий, возникающих при определении стали на основании обычаев порта, и в случаях отсутствия точных сроков стороны устанавливают в чартере либо количество груза, который должен быть погружен за единицу времени, либо число дней, отводимых для погрузки. Начало стальнойного времени, согласно п. 2 ст. 130

КТМ РФ, связывается со следующим днем после подачи уведомления о готовности судна к погрузке. Течение сталийного времени прерывается на остановки в погрузке, если они вызваны причинами, зависящими от перевозчика. КТМ РФ тем самым освобождает фрахтователя от ответственности за простой, который мог бы наступить вследствие этих обстоятельств. Обычаи портов при этом не указывают о необходимости прерывания сталийного времени при выполнении распоряжений порта (например, о необходимости освобождения причала), но считают выполнение этих распоряжений обязательным. В случае если обстоятельства, препятствующие погрузке, возникают по вине фрахтователя, течение сталийного времени продолжается. С юридической точки зрения это означает, что все разнообразные основания начала течения сталии и прерывов сталийного времени должны быть предусмотрены в чартерах.

По окончании сталийного времени соглашением сторон может быть установлено дополнительное время для стивидорных работ. Данное время определяется как "контрсталийное время" и его отсчет начинается с момента окончания сталийного времени. В случае отсутствия соглашения сторон о продолжительности данного срока он устанавливается в соответствии со сроками, обычно принятыми в морских портах. Как мы могли заметить, не все Своды обычаев имеют определённые правила расчёта контрсталийного времени и могут быть основанием для определения его продолжительности и решения судебных споров.

### **ЮРИДИЧЕСКАЯ СИЛА ОБЫЧАЕВ ПОРТОВ**

Для российских морских портов обычаи не являются новацией. Так, еще во времена Советского Союза Всесоюзной торговой палатой осуществлялись разработка и свидетельствование (утверждение) обычаев морских портов. В конце 1960-х гг. были изданы сборники обычаев Архангельского, Вентспилского, Выборгского, Ильичевского, Клайпедского, Ленинградского, Мурманского, Новороссийского, Находкинского, Одесского, Туапсинского и ряда других морских портов.

В результате распада СССР и образования независимых государств и, в том числе Российской Федерации, произошли кардинальные изменения в сфере регулирования деятельности морских портов. В настоящее время практически каждым морским портом, расположенным на территории России, был разработан свой сборник обычаев, который по своему содержанию выступает правовым актом, регламентирующим деятельность порта.

Одновременно с этим возник заметный разрыв в порядке свидетельствования (утверждения) обычаев морских портов. Так, в некоторых морских портах обычаи были утверждены генеральными директорами (например, в порту Ванино), в других – вообще никем не утверждались (например, во Владивостокском порту), а в третьих (например, в Архангельском, Мурманском портах) – были "зарегистрированы" территориальными ТПП вместо ТПП РФ, что неверно и противоречит установленным нормам.

В качестве источника правового регулирования в таможенной сфере нашли широкое применение обычаи морских портов, изложенные в сборниках "Обычаи портов", издаваемых административными органами международных морских портов. Таможенные органы принимают их как юридически значимые без исследования их правомочности по международному законодательству, и тем самым подтверждают возможность использования на практике международного обычая как формы взаимоотношений сторон, не требующих законодательного закрепления.

### ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

В Новороссийске Торгово-промышленная палата Российской Федерации (ТПП РФ), Морская арбитражная комиссия при ТПП РФ и ассоциация торгово-промышленных палат портовых городов, при проведении расширенного совещания с участием представителей торгово-промышленных палат страны и морского портового бизнеса по теме «Практика свидетельствования обычаев морских портов в Российской Федерации», представили следующую информацию:

В итальянских портах Ливорно, Пиомбино и Портоферрайо имеются опубликованные обычаи, существенно отличающиеся по целям и характеру от принятых в Российской Федерации.<sup>27</sup>

Сводо обычаев не дублируют друг друга. Например, свод обычаев порта Пиомбино содержит всего 7 статей, в двух других портах – своды намного больше по объему.

Согласно обычаям порта Портоферрайо, рейд не является рабочей зоной. В порту Ливорно внешняя гавань порта не является штатной рабочей зоной, но может быть использована для обработки судна по договоренности между судном и грузовладельцем.

В порту Портоферрайо суда компаний, субсидируемых государством, согласно обычаям, пользуются приоритетом перед любыми другими плавучими средствами в швартовке у причалов или пристаней. А в порту Ливорно существует обычай, согласно которому расходы по зачистке палубного пространства и грузовых помещений судна после приема грузов оплачиваются за счет грузополучателей.

В порту Ливорно, согласно обычаям порта, день Святой покровительницы Иулии Карфагенской, 22 мая, считается праздничным для всех портовых служб, а в порту Портоферрайо официальным праздничным днем считается день Святого покровителя Сан Кристино, приходящийся на 29 апреля каждого года.

#### Список используемых источников и литературы:

1. Скаридов А.С. «Морское право» Учебник для магистров. Издание 2-ое, переработанное и дополненное. Москва, Юрайт, 2016
2. Словарь международного морского права. — М., 1985.

---

<sup>27</sup> [www.ntpp.biz/upload/iblock/304/Sopostavlenie%20obycheev.doc](http://www.ntpp.biz/upload/iblock/304/Sopostavlenie%20obycheev.doc)

3. Исанин Н.Н. Морской энциклопедический справочник в двух томах, Судостроение, 1986
4. Гуцуляк В.Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). — М.: Издательство «Граница», 2017.
5. Ф. С. Бойцов, Г. Г. Иванов, А. Л. Маковский. «Морское право», 1985
6. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Принят Государственной Думой 31.03.1999, одобрен Советом Федерации 22.04.1999.
7. Закон РФ от 07.07.1993 № 5340-1 "О торгово-промышленных палатах в Российской Федерации".
8. Международные правила толкования торговых терминов Инкотермс-2010 (публикация МТП № 715) вступили в силу с 01.01.2011.

**Мустафина Алсу**

*главный редактор журнала «Бизнес и Страхование», издательство «Анkil», г. Москва*

**ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СТРАХОВОЙ ЗАЩИТЫ ОТ  
РИСКОВ, СВЯЗАННЫХ С ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ  
АРКТИЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА**

Морское страхование наряду с глобальной и национальными системами безопасности мореплавания, продолжает оставаться одним из действенных механизмов снижения транспортных рисков. Еще совсем недавно основную угрозу мореплаванию составляли бурное море, столкновения судов и поломки, однако сегодня морская индустрия становится все более чувствительна к меняющимся глобальным экономическим условиям, усложнением технической оснащённости судов, увеличением стоимости перевозимых материальных средств и неадекватности в оснащённости портовых терминалов требованиям временных рамок обработки грузов.

На протяжении столетий морское страхование рассматривается как достаточно эффективное средство защиты от рисков, связанных с осуществлением судоходства. В Арктике морское страхование рассматривается как способ обеспечения обязательств, обусловленных договорно-правовыми отношениями, которые возникают между участниками транспортного процесса, однако, в высоких широтах возможный ущерб природной среде не адекватен доступным ресурсам национальным страховым компаниям.

В арктическом мореплавании сложилась практика взаимного страхования по принципам P&I Club, однако по характеру страховых правоотношений между страховщиками и страхователями и исходя из особых условиях среды, капитализация страхового покрытия не будет адекватна размерам ущерба.

С целью ликвидации указанного пробела следует заменить добровольное страхование гражданской ответственности перед третьими лицами на обязательное страхование коммерческого судоходства, в случае включения в полис права на эксплуатацию судна в арктических водах.

Сохранив основной принцип Конвенции CLC 1969 - «тот, кто загрязняет должен выплатить компенсацию...» в части компенсации необходимы корректуры текста Протокола к Конвенции 1992 г. В виду возможности нанесения катастрофического ущерба следует отказаться от исключения из оборота конвенционных положений категории «государственных судов» и внести изменения в Конвенцию, распространив ее положения и на военные корабли и государственные некоммерческие суда.

## *Раздел II. Морское право*

---

Ключевое положение CLC 1969 о праве ограничивать свою ответственность определенными пределами должно быть исключено при условии захода судна в полярные воды.

Следует также дополнить положения статьи 6 Протокола 1992 г. пунктами:

2(1) «...Собственник судна не имеет права ограничить свою ответственность по настоящей Конвенции, если осуществляет мореплавание в районах отнесенных Полярным кодексом к полярным районам».

3(1) «... Для компенсации ущерба и обеспечения должного страхового покрытия при осуществлении мореплавания в полярных районах, упомянутых в статье 2(1) ...собственник должен иметь свидетельство о страховом покрытии выдаваемом Международным компенсационным фондом (по нашему предложению – «Международным Арктическим фондом»).

Также Статья 7 Конвенции об ответственности 1969 г. должна быть дополнена в следующей редакции: «Применительно к плаванию в полярных водах, Свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, имеющего силу в соответствии с положениями настоящей Конвенции, выдается «Международным Арктическим фондом» или удостоверяется соответствующим органом государства регистрации судна; в отношении судна, не зарегистрированного в Договаривающемся Государстве, оно может выдаваться или удостоверяется соответствующим органом любого Договаривающегося Государства». И далее. «При плавании в полярных водах страхование ответственности является обязательной».

Таким образом:

## *Раздел II. Морское право*

---

- обеспечение страховой защиты арктических пространств неразрывно связано с формированием страхового фонда;

- применительно к компенсационному покрытию «районом эксплуатации» следует признать не только пространства, находящиеся под юрисдикцией приарктических государств, но и ту часть Арктики, которая в силу положений КМП-82 может быть отнесена к пространствам открытого моря;

- «обязательно страхование ответственности коммерческого судоходства в полярных водах» означает «комплекс отношений по защите имущественных интересов страхователей (владельцев судов, перевозчиков грузов, пассажиров), возникающих в результате причинения вреда жизни, здоровью, имуществу и иным имущественным интересам третьих лиц, а также арктической окружающей среде в процессе эксплуатации морских судов или других искусственных сооружений, подъема или иных спасательных операций с затонувшими судами».

- понятие «арктические риски» означает опасность неблагоприятного исхода предпринимаемого морского предприятия на ожидаемое явление, связанное с загрязнением пространств, расположенных севернее полярного круга (66° 33' 39" N), где фактор риска и необходимость возмещения катастрофического ущерба в результате его проявления вызывают объективную необходимость в обязательном морском страховании».

«Арктические риски судоходства» должны быть отнесены к «катастрофическим» и положения об обязательном страховании должно найти свое воплощение в международных договорных источниках, включая нормы Полярного кодекса.

Кроме корректуры действующих международных норм необходимо разработать международную конвенцию, направленную на введение обязательного страхования коммерческого судоходства в Арктике и создания компенсационного международного страхового фонда. В качестве рабочего названия такого документа, предложено: «Конвенция об обязательном страховании трансграничного судоходства в Северном Ледовитом океане».

Как уже отмечалось, финансовые возможности национальных страховых компаний или клубов взаимного страхования недостаточны для демпфирования «арктических рисков». В связи с чем предлагается капитализировать возможности приарктических государств, государств флагов – регистрации и иных стран, заинтересованных в осуществлении использования Арктики в качестве транспортной среды путем создания международного фонда.

Указанный фонд, который мы предлагаем называть «Арктический обязательный страховой фонд», может быть создан под патронажем Арктического совета или на основании обособленных дипломатических усилий. «Обязательным» он должен стать в виду введения отказа от признания других полисов или иных документов не свидетельствующих о его наличии.

Вопрос возмещения должен решаться как в частноправовой плоскости (полис страхования), так и публично-правовыми обязательствами государств обеспечить незамедлительную ликвидацию последствий негативного воздействия на арктическую среду.

В уставе АСФ не должно предусматриваться ограничения ответственности в отношении ущерба окружающей среды. Вместе с тем, могут быть предусмотрены компенсации за конкретный инцидент

незначительного характера. Однако общая сумма не может быть менее стоимости совокупных ресурсов, необходимых для демпфирования ущерба.

Судно или иное искусственное сооружение, может эксплуатироваться в полярных пространствах только в случае, если оно зарегистрировано в государстве, являющегося участником «Арктического Фонда Страхования», на основании свидетельства, выдаваемого классификационными обществами, установленными на основании решения исполнительного органа АФС. Указанное «свидетельство», должно по форме соответствовать образцу, принятому исполнительным органом Фонда и включать следующие сведения:

- (a) название судна и порт приписки;
- (b) название и местонахождение главного предприятия собственника судна;
- (c) название и местонахождение главного предприятия страховщика, предоставляющего добровольное страховое обеспечение;
- (d) срок действия свидетельства.

Свидетельство должно находиться на борту судна, а копия его должна быть сдана на хранение органу, ведущему судовой реестр.

Государства-члены АФС в своем национальном законодательстве должны запретить судам, плавающим под его флагом, осуществлять коммерческую деятельность, если оно не имеет свидетельства, а также обеспечить, чтобы в силу его национального законодательства страхование, имелось независимо от места регистрации в отношении каждого судна, входящего в порт на его территории или покидающего его, либо прибывающего к рейдовому

причалу в его территориальном море или отходящего от него, если судно имеет на борту не менее 500 т. ГСМ для собственных нужд или в качестве груза.

В отличие от большинства международных конвенций, по нашему мнению, страховое возмещение должно применяться и к военным кораблям и другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данный момент исключительно для правительственной некоммерческой службы.

**Тейкин Михаил**

*Юридический советник ООО «Кинросс Дальний Восток» (г. Магадан)*

## **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ КИТАЯ**

Значительное расширение торгово-экономического, научно-технического и культурного сотрудничества государств в последние годы сопровождается повышением роли международного частного права, которое регулирует частноправовые отношения международного характера. Углубление процессов глобализации в мировом сообществе вызывает необходимость постоянного совершенствования норм международного частного права, детальной теоретической и практической разработки его институтов.

С дальнейшим развитием международных экономических связей между странами в целом и международной торговли, как наиболее важной составной части международных экономических отношений, особую актуальность получила проблема

совершенствования такой важной сферы общественных отношений, как международные транспортные перевозки. Среди различных видов транспорта важнейшая роль в межгосударственном перемещении товаров принадлежит морскому транспорту, который обладает рядом неоспоримых преимуществ. В настоящее время морской транспорт занимает первое место в мире, как по общему объему перевозок, так и по международным перевозкам, в которых доминируют перевозки грузов.

Очевидно, что дальнейшее развитие процессов международных морских перевозок связано не только с внедрением новых технологий морских перевозок, контейнеризацией процесса перевозки, но и совершенствованием правовой базы в данной области. Увеличение объёмов международных морских перевозок диктует необходимость детального изучения данного правового института, выявления особенностей его правового регулирования.

### **Международная морская перевозка в системе международных транспортных обязательств**

Деятельность людей, связанная с освоением Мирового океана, весьма разнообразна. Вместе с тем в целом ей присущи такие особенности, которые отличают её от других видов человеческой деятельности.

Как отмечает А. Л. Маковский, в первую очередь, эта деятельность осуществляется с использованием специальных технических средств – морских судов в широком смысле этого слова (самоходных и несамоходных, плавучих или стационарных установок, предназначенных для работы в морской среде и так далее).

Например, согласно ст. 7 КТМ РФ под судном понимают самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в

целях торгового мореплавания. За всю свою историю существования судно как специальное приспособление для перемещения в морской среде претерпело существенные изменения. Современные суда представляют собой сложнейший механизм, оснащенный всевозможными средствами и приспособлениями. Однако, несмотря на развитие научно-технического прогресса в области судостроения судно остаётся средством повышенной опасности. А уровень оснащённости современных судов сложнейшей техникой и прогрессивными технологиями порой только увеличивает важность «человеческого фактора» на море.

Во-вторых, любая деятельность, осуществляемая в Мировом океане, всегда сопряжена с определённым риском, что накладывает отпечаток и на правовое регулирование отношений, возникающих в процессе такой деятельности. В частности, такой правовой институт, как договор перевозки груза, хорошо известный гражданскому праву, приобретает на морском транспорте существенные специфические черты.

В-третьих, все виды такой деятельности в подавляющем большинстве случаев осуществляются вне пределов какого-либо одного государства. То есть можно говорить о международном характере деятельности, связанной с торговым мореплаванием.

Среди многообразных отношений, возникающих в процессе осуществления торгового мореплавания, основную массу составляют различные имущественные отношения, носящие международный характер. К ним относятся, прежде всего, отношения, складывающиеся в процессе транспортировки внешнеторговых грузов. Любая экспортная или импортная перевозка грузов предполагает сочетание разнонациональных элементов.

## *Раздел II. Морское право*

---

Представим наиболее простую схему договора морской перевозки. Стороны договора перевозки груза морем (отправитель (фрахтователь) и получатель) имеют обычно различную национальную принадлежность, а исполнение обязательства по перевозке всегда осуществляется на территории по меньшей мере двух разных государств. На практике же отношения по морской перевозке представляют собой гораздо более сложную конструкцию: национальная принадлежность перевозчика чаще всего не совпадает с национальной принадлежностью отправителя (фрахтователя) и получателя груза, а также с национальной принадлежностью флага судна и его судовладельца (в случаях использования для перевозки грузов судов, взятых в тайм-чартер или бербоут-чартер). По условиям договора перевозки может быть предусмотрено осуществление погрузки либо выгрузки в портах нескольких разных стран и другие подобные ситуации.

Как уже отмечалось, отношения, возникающие при осуществлении морской перевозки груза, осложненные «иностранным элементом», относятся к международным транспортным обязательствам, регулируемым нормами международного частного права.

Действующие в области торгового мореплавания нормы международного частного права образуют одну из его наиболее развитых подсистем, которую в юридической литературе нередко обозначают «международным частным морским правом». «Срез» нормативных предписаний международного частного морского права, как указывает В. П. Звеков, обнаруживает много общего со структурой международного частного права в целом. Они также включают нормы прямого действия и коллизионные нормы, закрепляемые

## *Раздел II. Морское право*

---

национальным законодательством, материально-правовые и коллизионные нормы международных договоров, обычаи.

Широкое распространение получили в морском праве национальные и международные обычаи, выступающие в качестве сформировавшихся в течение длительного периода времени правил и обыкновений морского судоходства, носящих юридически обязательный характер.

Источники правового регулирования международной морской перевозки имеют некоторые особенности по сравнению с другими источниками международного частного права. Они заключаются в следующем.

Разделение морской перевозки груза на два вида, соответствующих линейной и трамповой формам судоходства, предопределило различия в источниках правового регулирования.

Появление такого документа, как чартер, связано с трамповым судоходством, при котором суда совершают перевозки в любых направлениях, не придерживаясь определённых маршрутов.

Чартер представляет собой документ, отвечающий интересам обеих сторон в процессе перевозки груза, в котором оговариваются условия перевозки, права и обязанности сторон.

Перевозка грузов на линейных судах оформляется особым документом – коносаментом. История развития коносамента включает в себя следующие основные этапы:

- зарождение коносамента как выписки из реестра товаров, находящихся на судне;
- преобразование коносамента в документ представляющий товар;

– слияние в коносаменте функции ценной бумаги и перевозочного документа, в котором излагаются условия перевозки товара;

– регламентация и унификация правил, относящихся к коносаменту.

В сентябре 1921 г. на сессии Ассоциации международного права в Гааге были выработаны Правила 1921 г. о перевозках груза по коносаменту. Был поставлен вопрос о необходимости введения единообразного законодательства и заключения международной конвенции о коносаментах.

25 августа 1924 г. в Брюсселе была принята Международная конвенция по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов. Конвенция определила порядок выдачи коносамента, его содержание, права и обязанности грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика, объем ответственности перевозчика и грузоотправителя.

Значение Конвенции о коносаменте 1924 г., по мнению А. Л. Маковского, определяется тремя основными положениями. Во-первых, в ней определен порядок составления и выдачи коносамента, перечислены его основные реквизиты, и установлено, что соответствующий этим правилам коносамент «считается доказательством *prima facie* получения перевозчиком обозначенных в нём грузов» (ст. 3, п. 4). Во-вторых, в конвенции установлен определенный обязательный «минимум» ответственности перевозчика за потери и убытки, которые могут возникнуть при перевозке грузов по коносаменту, основанной на принципе вины (ст. 4, п. 2). В этой части конвенция направлена на защиту интересов держателей коносаментов (грузовладельцев, страховщиков, банков). В-третьих,

## *Раздел II. Морское право*

---

конвенция защищает интересы перевозчиков, предусматривая определенные исключения из установленных её правил об ответственности (в частности, правило о навигационной ошибке (ст. 4, п. 2, подп. «а»)).

Положения Конвенции, касающиеся периода и размера ответственности перевозчика, регламентирующие сферу применения Конвенции, и другие подвергались резкой критике как во время обсуждения, так и во время подписания данного документа.

Брюссельская конвенция 1924 г. не устранила коллизии национальных законов в области перевозки. Наибольшей критики за всё время существования Конвенции подвергались правила, регламентирующие сферу её применения, период, в течение которого груз находился на ответственности перевозчика, размер ответственности перевозчика, ограничение его ответственности.

В 1968 г. был принят Протокол изменений и дополнений к Конвенции о коносаментах (Правила Висби). Протокол 1968 г. ввёл новые пределы ответственности перевозчика, решил вопросы о праве служащих перевозчика на защиту, предоставляемую нормами Конвенции 1924 г., а также внёс некоторые другие изменения.

Правда, следует отметить, что Правила Висби не сняли с повестки дня вопроса о пересмотре и изменении Конвенции о коносаменте.

В 1971 г. золото потеряло функцию средства платежа, в связи с чем возник вопрос о пересмотре пределов ответственности перевозчика. Это послужило основанием для внесения очередных изменений в Конвенцию 1924 г., которые были оформлены Протоколом 1979 г. Для определения пределов ответственности были

## *Раздел II. Морское право*

---

использованы «специальные права заимствования» (SDR) – расчётные единицы, используемые Международным валютным фондом.

К 1960-м гг. развивающиеся страны стали требовать корректировки Гаагских правил с учётом их интересов.

В 1978 г. на Конференции ООН в Гамбурге была принята Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила). Гамбургские правила вступили в силу 1 ноября 1992 г. В отличие от Гаагских правил, в которых пределы ответственности перевозчика довольно низки, Гамбургские правила в большей степени отвечают интересам грузоотправителей в вопросах, касающихся ответственности по договору морской перевозки груза.

В настоящее время складывается довольно сложная система правового регулирования международных морских перевозок грузов. На сегодняшний день существует множественность правовых режимов, регулирующих морскую перевозку грузов. Более 60 стран являются участниками Гаагских правил, многие государства привели свое внутреннее законодательство в соответствие с правилами данной Конвенции. Около 20-ти государств применяют Конвенцию 1924 г. с изменениями и дополнениями, предусмотренных специальным протоколом (Правила Висби).

Определенное число государств применяют в настоящее время Гамбургские правила, которые построены таким образом, что в некоторых случаях может возникнуть ситуация, когда перевозка груза с применением Гамбургских правил будет неизбежна даже для государства флага судна, осуществляющего перевозку и не являющегося участником этой Конвенции.

Таким образом, основу источников современного международно-правового регулирования морской перевозки грузов составляют три конвенции:

1. Международная Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносамента, принятая в Брюсселе 25 августа 1924 г. (Гаагские правила).

2. Протокол изменений к Международной Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, принятый в Брюсселе 23 февраля 1968 г. (Правила Висби).

3. Конвенция ООН по морской перевозке грузов, принятая в Гамбурге 30 марта 1978 г. (Гамбургские правила).

Вместе с тем, как отмечает Г. Г. Иванов, нельзя сказать, что в настоящее время применяются только три правовых режима международных морских перевозок. Многие государства, будучи участниками Гаагско-Висбийских правил, имплементировали в свое национальное законодательство некоторые положения Гамбургских правил, которые рассматриваются как совместимые с Гаагско-Висбийскими правилами (так поступили, например, Норвегия, Дания, Швеция, Финляндия, Российская Федерация).

На сегодняшний день в рамках ООН ведётся работа в отношении создания единого унифицированного режима морских перевозок груза. Новая конвенция, по мнению Г. Г. Иванова, должна существенным образом отличаться от Гамбургских правил тем, чтобы она была приемлема для государств-участников правил Гаага-Висби. С другой стороны, изменения не должны быть настолько фундаментальными, чтобы в ней могли участвовать государства – участники Гамбургских правил и те государства, которые сегодня рассматривают возможность присоединения к этим Правилам.

Морские перевозки, осуществляемые по договору рейсового чартера, регулируются диспозитивными нормами национальных законодательств и многочисленными проформами, представляющими собой примерные условия договора. На сегодняшний день международные конвенции, которые бы регулировали данный вид договора, отсутствуют.

В этом и проявляется особенность источников международно-правового регулирования морской перевозки.

Наряду с международной регламентацией значительная роль в регулировании морских перевозок остаётся всё же у национального законодательства. Нормы национального морского права большинства стран, обладающих большим флотом, содержатся обычно в соответствующих разделах торговых кодексов или в специальных морских кодексах (законах) этих стран. Они, как правило, являются актами кодификационного характера и охватывают наиболее важные институты морского права.

В Российской Федерации основные положения о перевозках содержатся в ГК (Глава 40 «Перевозка»). Специальным законом в области морских перевозок является КТМ РФ. Конечно, основная цель КТМ РФ заключается в регулировании национально-правовых отношений в области торгового мореплавания, и к числу норм именно международного частного права, а также международного частного морского права как его отрасли в строгом смысле слова могут быть отнесены лишь нормы главы XXVI «Применимое право» (ст. 414–426). Однако подавляющее большинство всех норм КТМ РФ построено с учётом тех международных конвенций и соглашений, участницей которых стала Россия за последние годы. Это означает, что КТМ РФ фактически содержит унифицированные материально-правовые нормы

## *Раздел II. Морское право*

---

международного характера, инкорпорированные в российское внутригосударственное законодательство.

В отличие от других видов транспорта, при регулировании морских перевозок широкое распространение получили международные обычаи. Наиболее ярким примером кодификации в области международных морских обычаев являются Йорк-Антверпенские правила об общей аварии.

По сути, содержащиеся в правилах нормы, представляют собой обычные нормы в отношении распределения разумно произведённых в чрезвычайных ситуациях расходов между сторонами общего морского предприятия с целью сохранения имущества, участвующего в таком предприятии.

Нередко для того, чтобы избежать грозящей судну опасности, оказывается необходимым произвести расходы (уплатить вознаграждение спасателям, направить судно в порт-убежище и оплатить связанные с этим расходы и т. п.) или даже пожертвовать каким-либо имуществом (например, выбросить часть груза для облегчения сидящего на мели судна, посадить тонущее судно на мель, повредив при этом его корпус, и т. д.). Смысл таких действий заключается в том, чтобы, пожертвовав меньшим (определённой денежной суммой, частью груза, целостностью корпус судна), спасти большее – основную часть участвующего в морской перевозке имущества, то есть судна, груза и фрахта, называемого в совокупности «морским предприятием». Понесенные в таких ситуациях убытки распределяются в порядке общей аварии пропорционально стоимости имущества между грузовладельцем и перевозчиком. Возникновение такого правового института как общая авария, аналога которому нет ни в одной другой отрасли права, обусловлено желанием

перераспределить возможные убытки, вызванные рисками мореплавания, между перевозчиком и грузовладельцем на основе справедливости.

Хотя институт общей аварии возник исторически раньше договора морской перевозки груза и в современном морском праве эти два института формально обособлены, в действительности между ними существует неразрывная связь. Лица, в общих интересах которых производятся общеаварийные расходы и пожертвования и между которыми затем распределяется образовавшаяся сумма общей аварии, – это перевозчик и грузовладельцы, то есть участники договора морской перевозки груза. Естественно, что от их согласованной в договоре воли прежде всего зависит, какими условиями и правилами будут определяться их взаимоотношения в случае возникновения общей аварии.

Применение Йорк-Антверпенских правил в каждом отдельном случае зависит от соглашения сторон договора перевозки. Такое соглашение обычно выражается в соответствующем условии чартера и коносамента. При этом стороны могут по своему усмотрению обусловить применение Йорк-Антверпенских правил не в последней, а в одной из предыдущих редакций, а также договориться об их изменении и дополнении.

Поскольку отношения, возникающие в процессе международной морской перевозки, как уже отмечалось, относятся к сфере регулирования международного частного права, на первое место выходят вопросы о применимом праве. Коллизии разнонациональных законов в правоотношениях по морской перевозке грузов разрешаются на основе существующих на сегодняшний день принципов, важнейшим из которых признается принцип «автономии воли сторон»,

согласно которому стороны договора своим соглашением выбирают применимое право.

Следует отметить, что на важность свободы договора всегда обращали внимание специалисты. Так, И. А. Покровский писал, что свобода договора вместе с началом частной собственности служит одним из краеугольных камней всего гражданского строя. Такого же мнения придерживался Г. Ф. Шершеневич. Современные российские правоведы В. В. Витрянский и М. И. Брагинский также подчёркивают значение указанного принципа как необходимого участникам оборота для реализации своей имущественной самостоятельности и экономической независимости, а также конкурентноспособности на рынке товаров, работ и услуг.

Наиболее широкое применение принцип «автономии воли сторон» получил в отношениях по морской перевозке груза на условиях рейсового чартера. Это объясняется, во-первых, тем, что до настоящего времени не имеется международных конвенций, регламентирующих отношения сторон по чартеру, и, во-вторых, тем обстоятельством, что нормы национальных законов о перевозках грузов по чартеру либо имеют в основном диспозитивный характер, либо вообще отсутствуют в национальных законодательствах.

По общему правилу, свобода договора, как и любая другая свобода, имеет свои пределы. Ограничения, устанавливаемые императивными нормами, направлены, прежде всего, на защиту интересов «другой» стороны. Как известно, императивные нормы правил Гаага-Висби распространяются только на договоры перевозки, подтвержденные коносаментом. Такие договоры, с точки зрения общих положений о гражданско-правовом договоре, можно отнести к разновидности договоров присоединения. Причем, предусмотрено

изменение или расторжение такого договора по требованию присоединившейся стороны, если, например, в нем предусмотрено исключение или ограничение ответственности другой стороны за нарушение обязательств.

С указанными положениями связаны и нормы правил Гаага-Висби о запрещении определенных договорных условий, относящихся к ответственности за нарушение договоров. Так, в частности, в п. 8 ст. 3 Конвенции признаются ничтожными, недействительными и не имеющими силы любые оговорки, условия договора морской перевозки, освобождающие перевозчика от ответственности или уменьшающие такую ответственность за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие в следствие небрежности, вины или неисполнения обязательств, иначе, чем это предусмотрено конвенцией. Таким образом, на национальном и международном уровне существует императивный режим защиты как «слабой» стороны договора, так и интересов общества в целом. По большому счёту такое вмешательство в свободу договора в законодательствах многих стран оправдано, как представляется, заботой об охране публичного порядка.

Следует отметить, что принцип «автономии воли сторон» признан во всём мире. Но, несмотря на распространенность этого принципа в мировом масштабе и международную унификацию морского законодательства, а также морской правовой терминологии и понятийного аппарата в этой области, в различных государствах все-таки существуют расхождения во взглядах на толкование и пределы «автономии воли».

Так, например, во Франции данный принцип закреплён в морском законодательстве применительно к договору фрахтования,

имеющему международный характер. Судебная практика исходит из признания воли сторон, выраженной не только прямо в договоре, но и молчаливо. При этом суды учитывают ряд факторов, которые свидетельствуют о намерении сторон избрать тот или иной правопорядок для разрешения спора, например: использование типовых проформ чартеров; язык договора фрахтования; наличие в договоре арбитражной оговорки и так далее.

Германская доктрина и судебная практика по исследуемому вопросу во многом схожа с позицией французского законодательства и практики. Здесь также признается воля сторон, прямо или молчаливо выраженная. В случаях молчаливо выраженной воли сторон суд должен установить ее, исходя из конкретных обстоятельств дела, например, языка договора, национальности сторон договора, места подписания договора фрахтования, национальности флага судна и так далее.

В английском праве воля сторон о выборе права рассматривается как один из критериев для установления «закона, свойственного договору». Это свидетельствует о некотором ограничении сторон в выборе права, которое оправдывается опасением обхода сторонами императивных норм законодательства. Вместе с тем, в Англии существует и теория «неограниченной» воли сторон. Единственным ограничением воли сторон данная теория признает оговорку о публичном порядке.

С учётом изложенного можно подвести определенные итоги. В настоящее время разрабатываются новые подходы к реализации принципа свободы договора. В целом, они заключаются в том, чтобы предоставить сторонам договора в большей степени самостоятельно определять модель своего поведения, руководствуясь при этом

общими принципами права. Частноправовая природа договорных обязательств дает, как представляется, возможность, при соотношении императивных и диспозитивных норм, отдавать в основном предпочтение последним. В то же время, в целях охраны публичного порядка в исключительных случаях возможно сохранить «влияние» императивных норм при реализации указанного принципа.

Помимо признанного принципа «автономии воли сторон» действуют в сфере торгового мореплавания и другие коллизионные принципы, которые в сфере международного частного морского права приобретают некоторую специфику.

В морском праве был создан такой коллизионный принцип, как закон флага (*lex banderae*), неизвестный другим отраслям международного частного права. А. Л. Маковский отмечает, что причины, вызывающие необходимость применения этого принципа, в разных случаях различны. В одних случаях – это возникновение отношений морского права вне сферы действия какого-либо национального законодательства (например, столкновение судов, спасание, общая авария, произошедшие в открытом море). В других – это слишком тесная связь возникших отношений с правовой системой той страны, под флагом которой плавает судно (трудовые отношения на судне практически всегда регулируются законом флага). В практике отдельных стран существует тенденция распространения применения закона флага также и на отношения, связанные с транспортировкой грузов, тем самым максимально расширив сферу действия своего законодательства.

Специфической является и привязка закон порта выгрузки, которая применяется законодательством отдельных стран для разрешения коллизий, связанных с общей аварией. Применяются

также в сфере морских перевозок такие привязки, как закон порта отправления, закон порта назначения.

КТМ РФ определяет в качестве основного принцип свободы выбора сторонами договора применимого права (п. 2 ст. 414), что полностью соответствует подходу, закреплённому в ст. 1210 части III ГК РФ. При отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве отношения сторон, возникающие из договора морской перевозки груза, регулируются законом государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся перевозчиком (п. 2 ст. 418 КТМ РФ).

Итак, следует отметить следующее: морская перевозка грузов, обладающая рядом специфических черт (риски мореплавания, ярко выраженный международный характер, использование морских судов), относится к группе международных транспортных обязательств.

Как и другие транспортные обязательства, обязательства по морской перевозке груза представляют собой единство составляющих его компонентов: субъекта, объекта, содержания и основания возникновения.

Субъектами (сторонами) обязательства являются перевозчик (фрагтовщик) и отправитель (фрагтователь). Наряду с традиционными сторонами обязательства по перевозке: отправителем и перевозчиком, в морском праве при заключении договора фрагтования на рейс (чартера) сторонами обязательства выступают фрагтователь и фрагтовщик.

Перевозчик (фрагтовщик) выступает одновременно в качестве обязанной стороны (должника), на которую возлагается обязанность совершить действия по перевозке вверенного ему груза, и в качестве

управомоченной стороны на получение платы за перевозку груза. Отправитель (фрахователь), являясь управомоченной стороной (кредитором) обязательства по морской перевозке груза, имеет право требования от перевозчика доставки груза в порт назначения. В то же время отправитель (фрахователь) обязан уплатить за перевозку обусловленную плату (фрахт).

В качестве объекта обязательства выступает деятельность перевозчика по перемещению груза из порта отправления в порт назначения.

Содержание обязательства по морской перевозке груза составляют право требования отправителя (фрахователя) по доставке груза в определённый порт и обязанность оплатить данный вид услуги, а обязанность перевозчика выполнить эту доставку и требовать уплаты фрахта.

### **Регулирование международных морских перевозок в Китае**

С образованием Китайской Народной Республики водный транспорт в Китае непрерывно развивается, претерпевая, таким образом, огромные изменения. Значительное повышение уровня модернизации оказало благоприятное воздействие на уровень национального, экономического и социального развития Китая. Китай превратился в крупную портовую державу, а также основного лидера контейнерных перевозок.

В настоящее время объём водных грузовых перевозок значительно увеличился и составляет 12%, в то время как на грузооборот в комплексной транспортной системе приходится 63%. За последние годы произошли значительные изменения в формировании рациональных рынков, структурировании и усовершенствовании функциональности портовой системы. Главным образом, транспортная

система Китая была усовершенствована посредством строительства прибрежных портов для хранения угля, руды, нефти и контейнеров с зерном.

Китай входит в пятёрку крупнейших портовых держав. В Китае насчитывается 413 портов. За последние шесть лет пропускная способность китайских портов увеличилась. Объём водных перевозок в настоящий момент составляет 2,95 млрд тонн, а грузооборот портов составляет 7 млрд. Шестнадцать портов из существующих способны принимать до 100 млн тонн груза, семь из которых обладают высокой пропускной способностью в материковый Китай. В последние десятилетия ежегодные темпы грузооборота этих портов увеличились на 30%.

В конце 2008 г. Китай подписал соглашения с крупными морскими странами о морском сотрудничестве. Китай был избран в качестве члена категории А в Международную морскую организацию. Нужно отметить, что Китай стал главной движущей силой в развитии мирового судоходства. Китай – крупнейший импортер железной руды. Тридцатилетний средний ежегодный спрос на морские перевозки в Китае вырос на 12,3%, и это гораздо выше, чем мировые морские перевозки с ежегодным ростом трафика на 3,6%. В последние годы «китайский фактор» стал доминирующей силой в мировом судоходстве.

Основными источниками правового регулирования морских перевозок в законодательстве КНР являются Кодекс торгового мореплавания КНР, Закон о безопасности морского транспорта КНР, Закон о морском процессуальном праве КНР, Правила по международной морской перевозке КНР и другие нормативно-правовые акты.

## *Раздел II. Морское право*

---

7 ноября 1992 г. на заседании Постоянного комитета Всекитайского Собрания Народных Представителей был принят Кодекс торгового мореплавания КНР, он вступил в силу в 1 июля 1993 г. [3]. Это закон играет особо важную роль в истории развития морского законодательства в Китае.

Главной особенностью закона является отражение в нём положений международных соглашений и обычаев. Глава 4 «Договор перевозки грузов по морю» разработана на основе Гаагских правил, правил Висби и Гамбургских правил. Глава 5 «Договор морской перевозки пассажира» выработана на основе Конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. Глава 8 «Столкновения судов» разработана на основе положений Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 г.

Глава 10 «Общая авария» выработана на базе положений Йорк-Антверпенских правил 1974 г. Нормы в области морских залогов и ипотеки разработаны на основе Конвенций о морских залогах и ипотеках. Глава 6 «Договор фрахтования», глава 7 «Договор морских буксировок» и глава 12 «Договор морского страхования» выработаны на основе международных стандартов и практики.

Закон Китайской Народной Республики о безопасности морского транспорта был принят на 6 сессии Всекитайского Собрания Народных Представителей 2 сентября 1983 г. Это закон состоит из 48 статей и устанавливает порядок контроля над навигацией в море, режим гарантий безопасности морских пассажирских судов, а также порядок защиты интересов государства.

Правила, установленные данным законом, распространяются на морские суда во время их плавания и захода в морской порт,

персонал, владельцев и эксплуатантов этих судов. Уполномоченные органы в области надзора за морским транспортом КНР осуществляют государственный надзор за безопасностью навигации в прибрежных водах [5]. Судно может быть допущено к плаванию только после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания.

25 декабря 1999 г. Постоянный комитет Всекитайского Собрания Народных Представителей принял Закон о морском процессуальном праве КНР.

Задачами закона о морском процессуальном праве является правильное и своевременное рассмотрение и разрешение морских споров в целях защиты нарушенных или оспариваемых прав и законных интересов граждан. В этих целях созданы Морские арбитражные суды (Maritime Court) для рассмотрения споров, проистекающих из морских контрактов [8].

5 декабря 2001 г. на 49 заседании Государственного совета были приняты Правила о международной морской перевозке в Китайской Народной Республике, которые соответствует требованиям ВТО.

Тем не менее, существуют следующие проблемы правового регулирования морских перевозок груза в Китае.

1. Необходимо принять Закон о судоходстве. Предметом Закона о судоходстве должны стать особенные судоходные отношения, которые порождены целенаправленным государственным вмешательством в перестройку экономики. Установление Закона о судоходстве является приоритетной задачей. Вступление Китая в ВТО требует отмены некоторых норм внутреннего права, которые противоречат положениям ВТО. Важной частью соглашений ВТО

являются положения, регулирующие оказание морских транспортных услуг и вспомогательные морские услуги. В настоящее время в Китае основными источниками регулирования морских отношений в области грузовых перевозок являются следующие: «Правила о международной морской перевозке КНР», «Положение о применении Правил о международной морской перевозке КНР», «Правила водных перевозок», «Положение о применении Правил водных перевозок», «Правила обслуживания водного транспорта», «Внутренние правила регулирования деятельности коммерческих судов», а также «Административные правила квалификации операций о перевозке по внутренним транспортным путям». У этих административных актов и ведомственных правил существуют следующие значительные недостатки: 1) юридическая сила указанных нормативных актов находится на низком уровне; 2) несовершенна система внутреннего морского права; 3) существует устаревшая форма экономического планирования в сфере управления судоходства; 4) при вступлении в ВТО Китай был вынужден принять нормы, которые не отвечают его интересам.

2. Глава IV Кодекса торгового мореплавания КНР о договоре морской перевозки груза не в состоянии удовлетворить потребности внутреннего водного транспорта, кроме того, некоторые нормы не распространяются на прибрежные перевозки. Кодекс торгового мореплавания КНР не требует от судна или корабельного груза наличие режима ответственности за ущерб окружающей среде прибрежных вод. Термины или формулировки, которые используются в Кодексе торгового мореплавания КНР, нуждаются в большей конкретизации и уточнении.

3. Закон о безопасности морского транспорта КНР, принятый в 1983 г., базируется на основе административной структуры. Но сегодня ситуация значительно изменилась.

В настоящее время субъект администрации морской транспортной безопасности неизвестен, и разделение обязанностей и прав не представляется достаточно ясным. Эти проблемы должны быть решены как можно быстрее.

В статье 8 опубликованного 25 февраля 1992 г. Закона «О территориальном море и прилежащей зоне КНР» чётко сказано: «Иностранные суда, проходящие через китайские территориальные воды, 186 должны соблюдать законы и положения КНР, не должны нарушать мир, безопасность и общественный порядок КНР». «Если иностранное судно нарушает закон КНР, то соответствующие органы принимают меры согласно закону». Вопрос мирного прохода касается вопроса государственного суверенитета и безопасности, морские контролирующие органы должны в соответствии с Законом и соответствующими положениями международных конвенций осуществлять надзор и контроль над судами и применять меры воздействия иностранным судам, нарушающим принцип мирного прохода в водах КНР. Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., морские контролирующие органы пользуются правом преследования, поэтому целесообразно добавить в Закон «О безопасности морского транспорта КНР» положения, касающиеся мирного прохода и права преследования.

Положения морских конвенций свидетельствуют о том, что проблема загрязнения с судов является сферой публично-правовых интересов государств и, следовательно, устранение последствий загрязнения моря с судов, занятых морскими перевозками грузов,

полностью подпадает под действие соответствующих норм, определяющих общую правовую стратегию борьбы с загрязнением моря с судов.

Морские конвенции дополняют общую международно-правовую систему борьбы с загрязнением моря с судов. Естественно, положения конвенций подлежат национально-правовой имплементации. Однако государства либо не спешат, либо медлят с налаживанием реальных юридических мостов с национальными законами и правилами. Подобная законодательная политика объясняется тем, что конвенции не устанавливают и не определяют меру ответственности государств за надлежащее обеспечение выполнения конвенций в национальном законодательстве. Такое положение дел не способствует действенности конвенций, умаляют заложенные в них возможности. По мнению диссертанта, решение проблемы повышения эффективности конвенций возможно путем наделения Международной морской организации соответствующими контролирующими функциями, в соответствии с которыми она могла бы проводить мониторинг состояния выполнения конвенций в национальной практике государств и на этой основе принимать меры, способствующие улучшению национально-правовой имплементации международно-правовых мер борьбы с загрязнением моря с судов.

**Заключение.** Китайское морское законодательство выступает активным проводником положений международных морских конвенций, касающихся защиты морской среды, в которых участвует Китай. Однако китайские законы и правила, касающиеся предотвращения загрязнения моря с морских судов, не являются слепой копией соответствующих международно-правовых

экологических норм. В большинстве случаев предписания китайских законов и правил содержат повышенные экологические требования, чем они установлены в международных морских конвенциях.

**Список использованных источников и литературы:**

1. Закон о безопасности морского транспорта КНР 1983.
2. *Звеков В. П.* Международное частное право. Курс лекций. – М., 1999.
3. *Иванов Г. Г.* О целесообразности создания очередного правового режима международной перевозки груза морем // *Транспортное право.* 2003. № 2.
4. Кодекс торгового мореплавания КНР 1993.
5. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации 1999.
6. *Маковский А. Л.* Международное частное морское право (понятие и источники). – М., 1974.
7. Международные правила толкования торговых терминов Инкотермс-2010 (публикация МТП № 715) вступили в силу с 01.01.2011.
8. *Скаридов А. С.* Морское право: В 2 т. – Москва: Юрайт, 2017.
9. *Словарь международного морского права.* – М., 1985.
10. *Цао Литин.* Правовые проблемы регулирования деятельности водного транспорта и морских перевозок груза в Китае // *Вестник РУДН.* 2010. № 2.

**Цветкова Юлия**

*Старший преподаватель кафедры Международного и морского права  
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова*

**НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С  
ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ АРКТИЧЕСКОГО ТУРИЗМА, НЕ  
УРЕГУЛИРОВАННЫЕ РОССИЙСКИМ  
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ**

**Аннотация:** В последнее время туризм в Арктике развивается все стремительнее, а, следовательно, требует детальной правовой регламентации не только на международном, но и на национальном уровне. Без конкретизации понятия «Арктический туризм» и отделения его от «неарктического» в действующем законодательстве невозможно устойчивое и последовательное развитие туризма в полярных регионах. В настоящей статье автор анализирует пробелы в российском законодательстве в сфере туризма и

рассуждает о возможных способах совершенствования законодательства, с учетом зарубежного опыта.

**Ключевые слова:** Арктика, арктический туризм, полярное право.

**Summary:** In recent times tourism in the Arctic is evolving more rapidly and, therefore, requires detailed legal regulation not only at the international but also at national level. Without a specific definition of the concept of "Arctic tourism" and its separation from the "No arctic" in the legislation is essential to the sustainable and coherent development of tourism in the polar regions. In this article the author analyzes the gaps in the Russian legislation in the field of tourism and discusses the possible ways of improving the legislation, taking into account foreign experience.

**Key words:** Arctic, arctic tourism, polar law

В последние годы интерес к Арктике резко возрос и все чаще термин «Арктический туризм» стал звучать на самых разных уровнях (Международный арктический форум «Арктика – территория диалога», Ростуризм, Министерство транспорта РФ, Министерство здравоохранения РФ и др.), также он упоминается в научной литературе и характеризуется в экономическом аспекте как «внутренний и международный туризм в Арктике, являющийся перспективным сектором экономики России»<sup>28</sup>. Арктическая зона как туристический объект набирает все большую популярность, а, значит, нуждается в детальной правовой регламентации.

Однако, несмотря на то, что в различных документах как регионального, так и федерального значения, подчеркивается приоритет развития Арктической зоны, а туризм называется одним из средств развития Арктики, юридическое определение термина «Арктический туризм» на законодательном уровне отсутствует.

Так, «Стратегия развития туризма в Российской Федерации»<sup>29</sup> содержит весьма обширный перечень мер по развитию туризма,

---

<sup>28</sup> Лукин Юрий Федорович Арктический туризм в России // АнС. 2016. №25. С.211

<sup>29</sup> Распоряжение Правительства РФ от 31.05.2014 N 941-р (ред. от 26.10.2016) "Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2020 года"

однако не дает конкретных рекомендаций относительно арктического туризма.

В настоящее время Министерством экономического развития России разработан проект федерального закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации»<sup>30</sup>. Однако в нем также не содержится понятия «Арктический туризм» и туризм не упоминается в качестве отдельного вектора развития Арктического региона.

Действующий в России федеральный закон "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации" в настоящее время не разграничивает туризм на арктический и неарктический, что, в свою очередь, приводит к тому, что к арктическому туризму применяются «общие» правила. Это значит, что к арктическому туризму применяются «стандартные» правила страхования туристов, правила возмещения ущерба, пределы ответственности, что, учитывая специфику региона, существенно затрудняет и замедляет экономическое развитие Арктики.

Необходимость выделения арктического туризма в отдельную категорию обуславливается тем, что Арктика – регион с особыми климатическими и природными условиями, а присутствие туристов в Арктике оказывает прямое и косвенное влияние на местное общество, природу и экологию, а, следовательно, требуется особая правовая регламентация организации арктического туризма – от обязанностей туристов при нахождении в регионе до требований к туроператорам, организовывающим туры в Арктику.

---

<sup>30</sup> Проект Федерального закона "О развитии Арктической зоны Российской Федерации" (подготовлен Минэкономразвития России) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 03.08.2016)

## *Раздел II. Морское право*

---

Согласно Хартии туризма и Кодекса туриста<sup>31</sup>, туристы должны проявлять «самое большое понимание в отношении обычаев, верований и поступков местного населения и самое большое уважение в отношении природного и культурного достояния последнего». Это общее положение о туризме, которое, на наш взгляд, применительно к Арктическому региону должно быть конкретизировано подробнее. В целях сохранения уникальных полярных природных ресурсов следует установить в отдельных нормативных актах правила пребывания туристов в Арктике.

Одной из особенностей Арктики является малочисленное местное население, отдельные населенные пункты насчитывают несколько сотен человек и меньше. Как правило, такие поселения располагают очень ограниченным запасом ресурсов еды, воды и источников энергии, поставляемых один или два раза в год, и их жизнь зависит, в основном, от рыбалки, охоты, добычи, переработки местного сырья. Постоянный неконтролируемый доступ туристов к развлечениям, предполагающим активное использование природных ресурсов, может привести, во-первых, к лишению местного населения средств к выживанию, а, во-вторых, охота, рыболовство и оленеводство, являясь частью уникальной культуры, будучи разрушенными халатным отношением туристов, приведут к упадку туристического интереса к Арктическому региону.

Стоит учесть, что туризм может быть не только в составе организованных экскурсионных групп, но и индивидуальный (самостоятельный). Если в случае с туризмом в составе экскурсионной группы, туроператор контролирует досуг туристов, то при

---

<sup>31</sup> Ст. XI Хартия туризма. Кодекс туриста. Одобрена резолюцией I VI сессии Генеральной ассамблеи Всемирной туристской Организации 22 сентября 1985 года

самостоятельном туризме, турист, по сути, получает неограниченный доступ к использованию местных природных ресурсов. При этом Кодекс об административных правонарушениях не содержит какой-либо ответственности для туристов – в основном, субъектами административной ответственности относительно туризма являются туроператоры и турагенты.

Все это требует отдельной правовой регламентации, которая, в свою очередь, невозможна без детерминации в законодательстве понятия «Арктический туризм» и выделения этого вида туризма в отдельную категорию в ФЗ «Об основах туристской деятельности».

При разработке специализированной нормативной базы для обеспечения арктического туризма можно обратить внимание на аналогичный успешный зарубежный опыт. В частности, в Норвегии разработан «Набор инструментов устойчивого туризма в Арктике», который включает в себя 3 части. Часть «А» - «Руководство для сообщества», часть «В» - «Руководство для туроператоров и турагентов» и часть «С» - «Путеводитель для туристов». Особо подробно расписаны меры по сохранению природы и экологии Арктического региона при посещении туристами, взаимодействию туристов с местными жителями и соблюдению туристами норм Конвенции СИТЕС<sup>32</sup>. Применительно к Арктическому туризму Конвенция СИТЕС актуальна в вопросах торговли сувенирной продукцией, в частности, сделанной из исчезающих видов животных или их частей – например, зуб, кости, шкура белого медведя, моржа, чучела птиц и т.д.

---

<sup>32</sup> Конвенция по международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения (СИТЕС) (Вашингтон, 3 марта 1973 г.)

По нашему мнению, для решения вопроса правовой регламентации вопросов, связанных с осуществлением туризма в Арктической зоне на национальном уровне целесообразно:

1. В ФЗ "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации" ввести определение понятия «Арктический туризм»:

«Арктический туризм» - временные выезды (путешествия) граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства (далее – лица) с постоянного места жительства в Арктическую зону в курортных и познавательных целях без занятия профессиональной деятельностью, или иной деятельностью, связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания».

2. В ФЗ "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации" разграничить понятие «Арктический туризм», введя в законе отдельную главу, посвященную Арктическому туризму.

3. Установить правила пребывания в Арктической зоне для организованных туристических групп и для индивидуального (самостоятельного) туризма.

4. Внести изменения в КоАП РФ, введя ответственность для физических лиц, нарушающих правила пребывания в Арктической зоне.

#### **Список использованных источников и литературы**

1. Конвенция по международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения (СИТЕС) (Вашингтон, 3 марта 1973 г.) // СПС КонсультантПлюс
2. Хартия туризма. Кодекс туриста. Одобрена резолюцией I VI сессии Генеральной ассамблеи Всемирной туристской Организации 22 сентября 1985 года // СПС КонсультантПлюс
3. Федеральный закон "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации" от 24.11.1996 N 132-ФЗ (последняя редакция) // СПС КонсультантПлюс

## *Раздел II. Морское право*

---

4. Распоряжение Правительства РФ от 31.05.2014 N 941-р (ред. от 26.10.2016) "Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2020 года" // СПС КонсультантПлюс
5. Лукин Юрий Федорович Арктический туризм в России // АиС. 2016. №25. С.211- 216 // СПС КонсультантПлюс

**Окуневич Ева**

*Студентка ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова*

**Рогалева Софья**

*Студентка ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова*

## **КОНСТИТУЦИИ И КОНСТИТУЦИОННЫЕ РЕФОРМЫ В СТРАНАХ СНГ**

**Аннотация:** В статье приводятся основные поправки, внесенные в Конституции стран СНГ в период с 1990 по 2017 г. Также рассматриваются общие черты конституционных реформ, основные этапы изменений, основы, положенные в основу Конституций стран СНГ. Выводы авторов могут быть использованы в научной и правотворческой деятельности.

**Ключевые слова:** конституция, конституционные реформы, государственный суверенитет, равенство, конституционное правосудие, поправки.

**Abstract:** the article presents the main amendments to the Constitution of the CIS countries in the period from 1990 to 2017. General features of constitutional reforms, the main stages of changes, the bases laid in the basis of Constitutions of the CIS countries are also considered. The authors' conclusions can be used in scientific and law-making activity.

**Keywords:** Constitution, constitutional reforms, state sovereignty, equality, constitutional justice, amendments.

Конституция - основной источник права в любом государстве, ядро правовой системы страны. Она пользуется повышенной правовой защитой в силу своего верховенства, в том числе, во многих странах предусматривается особый жесткий порядок ее изменения (Беларусь, Россия и др.).

После обретения независимости в 90-х гг. XX в. во всех странах СНГ были приняты новые Конституции:

- в 1992 г. – в Туркменистане, Узбекистане;
- 1993 г. - в России, Кыргызстане;
- 1994 г. - в Беларуси, Молдове, Таджикистане;
- 1995 г. - в Казахстане, Армении, Грузии, Азербайджане;

### *Раздел III. Иностранное законодательство*

---

- в 1996 г.-в Украине. Вместе с тем в ряде стран СНГ в конце XX - начале XXI в. прошли полные и частичные конституционные реформы, которые были сопряжены с происходящими изменениями в общественной и политической жизни.

Конституционные реформы коснулись практически всех стран СНГ:

- Беларусь - 1996 г., 2004 г.;
- Азербайджан - 2002 г.;
- Молдова - 1996 г., 2000 г., 2001 г., 2002 г., 2003 г.;
- Таджикистан - 1999 г., 2003 г.;
- Узбекистан - 2003 г.;
- Туркменистан 2003 г.;
- Украина - 2004 г.;
- Армения - 2005 г.;
- Грузия-2006 г.;
- Кыргызстан - 2006 г., 2007 г.;
- Казахстан - 1998 г., 2007 г.

Одним из основных направлений реформ в странах СНГ явилось перераспределение полномочий между ветвями власти, связанное с необходимостью укрепить систему государственной власти.

Также важнейшим направлением конституционных реформ ряда зарубежных стран СНГ является трансформация конституционно-правового статуса президента. Во многих государствах институт президентства давно стал устойчивым и традиционным. Однако не существует определенной модели института президентства: в различных государствах она разная из-за конституционной доктрины,

### *Раздел III. Иностранное законодательство*

---

политической практики, в большей степени, национальных особенностей.

Стоит отметить, что задачей современных конституций является закрепление верховенства власти народа. Этот принцип реализуется через равенство прав граждан и беспрепятственный доступ к участию в общественной жизни и в процессе законотворчества.

#### **Этапы конституционного развития стран СНГ.**

- 1 этап (90-92гг.). Принятие документа о независимости (суверенитете) страны.
- 2 этап (91-92гг.) Реформирование старых советских конституций 1978 года. В декларациях о независимости (суверенитете) стран СНГ провозглашалась необходимость конституционных реформ (исключение - Туркменистан). Узбекистан первый из стран СНГ принял новую конституцию, которая вступила в силу 1 января 1992 года. В Казахстане в этот период были приняты некоторые конституционные законы, дополнявшие старую конституцию.
- 3 этап (вторая половина 92 года-96гг.). Принятие новой конституции стран СНГ.
- 4 этап (97-2007гг.). Внесение поправок и принятие новых редакций конституции.
- 5 этап (2007-2017гг.). Принятие новых редакций на основе изменений

#### **Общие черты конституционных реформ**

- Переход от социалистической к либеральной (рыночной) модели экономики;
- обретение международной правосубъектности;
- изменение идеологии государственных символов;

### *Раздел III. Иностранное законодательство*

---

- введение политического и идеологического плюрализма (исключение – Туркменистан, в котором закреплена государственная идеология – Рух Нама);
- признание принципа разделения властей;
- появление новых конституционно-правовых институтов:
  - должность президента,
  - конституционный суд (исключение – Туркменистан, Казахстан),
  - должность уполномоченного по правам человека,
  - пропорциональная избирательная система;
- признание многообразия форм собственности;
- признание верховенства права и закона;
- признание естественного характера прав и свобод и их правовые гарантии;
- расширение права местного самоуправления по сравнению с советским периодом (исключения – Туркменистан и Беларусь).

#### **Основы конституционного строя стран СНГ.**

- государственный суверенитет: во всех странах СНГ государственный суверенитет признается единым и не делимым и положения о его характере в большинстве стран СНГ являются закрепленными конституцией. Туркменистан конституцией предусмотрел право сепарации. Некоторые страны СНГ объявили о своем нейтралитете в международных отношениях, либо о возможности его установления (Туркменистан официально объявил себя нейтральным государством, а Беларусь и Молдова закрепили возможность нейтралитета)
- во всех странах СНГ закреплено равенство конфессий (вероисповедания). Исключения: Грузия и Казахстане (президент

имеет право участвовать в назначении руководителей представительств зарубежных религиозных организаций).

- Во всех странах СНГ существует децентрализованная модель судебной системы, по типу относящаяся к романо-германской. В большинстве стран СНГ суды общей юрисдикции построены по принципу наличия трех инстанций. Система состоит из 4х звеньев, с наличием апелляционного суда, юрисдикция которого распространяется на все государства, в Молдове, Азербайджане и т.д. Всего 2х звенная система существует в Туркменистане. Среди специальных судов отдельную ветвь составляют арбитражные/хозяйственные/экономические.

В Казахстане отсутствуют низшие инстанции хозяйственных судов, а хозяйственные дела по первой инстанции рассматривают по первой инстанции суды общей юрисдикции области, а в качестве высшей инстанции – Высший суд Казахстана. В нескольких странах СНГ создана система административных судов (Украина, Молдова, Грузия, Армения, Казахстан). Также в нескольких странах СНГ существуют военные суды (Беларусь, Армения, Киргизия, Казахстан) – военные суды округов/гарнизонов и высший суд.

Конституционное правосудие. Во всех странах СНГ, кроме Казахстана (Конституционный Совет республики) и Туркменистана (Парламент и Президент), существуют конституционные суды. В нескольких странах СНГ существуют относительно самостоятельные системы автономий. В нескольких предусмотрено обязательное представительство судей высших судов автономий в общегосударственных судебных органах. Но в большинстве стран СНГ существуют органы судейского самоуправления (исключение – Туркменистан). Назначение судей во всех странах СНГ производится

либо самостоятельно президентом, либо президентом с согласия Парламента. В большинстве стран СНГ существуют понятия и вторичного значения судей (исключение – Туркменистан)

### **Поправки, внесенные в Конституции**

*Беларусь.* В Беларуси за время независимости было шесть вариантов Конституции — первый из них был временным. Действующая Конституция принята 15 марта 1994 года, но дополнена через два года: президент получил полномочия назначать и увольнять всех министров, судей, генерального прокурора и руководство Национального банка. Также в конституцию вносились поправки: «О государственном статусе русского языка», «Об изменении порядка формирования верхней палаты парламента (совета республики)».

*Украина.* 1 ноября 2006 года – перераспределение полномочий между президентом и верховной рады Украины, по формированию правительства и порядка организации его деятельности

*Молдова.* 2001г. Стала парламентской республикой и президент теперь избирается не народом, а парламентом.

*Грузия.* 2004г. О статусе Абхазии.

*Армения.* С обретения независимости в стране прошло уже пять референдумов по внесению изменений в Конституцию. 2004г. Порядок формирования правительства (фактически стала парламентской республикой).

Последний состоялся в 2015 году: срок президентского правления увеличивается с пяти до семи лет, также глава государства сам назначает премьер-министра от партии, победившей на парламентских выборах.

*Азербайджан.* После обретения Азербайджаном независимости возникла необходимость в подготовке новой

### *Раздел III. Иностранное законодательство*

---

Конституции. Путём всенародного референдума 12 ноября 1995 года была принята первая Конституция независимого Азербайджана. 24 августа 2002 года путем всенародного голосования (референдума) были внесены первые изменения в Конституцию Азербайджана. В 2003г. Внесены изменения О порядке выбора президента. 18 марта 2009 года на референдуме были приняты поправки к 29 статьям Конституции.

26 сентября 2016 года путем всенародного голосования были приняты поправки в Конституцию 2009 года. Таким образом в Азербайджане учреждена должность Вице-президента страны, президентский срок увеличен с 5 до 7 лет, также Президент наделен правом распускать Милли Меджлис (Национальное Собрание) и т.д.

*Казахстан.* Нынешняя Конституция Казахстана была принята 30 августа 1995 года. Изменения в Конституцию вносились три раза: в 1998, 2007 и 2011 годах. 1998г. – придание официального статуса языку и изменение административно-территориального деления. Также был увеличен срок правления президента и пересмотрены полномочия депутатов. В 2007 году укрепились парламентская власть, парламентское большинство смогло утверждать премьер-министра. Последние изменения в Конституцию были внесены в 2011 году. Нурсултан Назарбаев получил возможность оставаться у власти до 2020 года.

*Киргизия.* 2006г. Об упразднении верхней палаты парламента. 2001г. О государственном статусе русского языка.

*Кыргызстан.* Первая Конституция суверенного Кыргызстана была принята 5 мая 1993 года «легендарным парламентом» из 350 депутатов. 6 октября 2005 года президент Кыргызстана К. Бакиев подписал указ о разработке законопроекта КР «О внесении изменений

### *Раздел III. Иностранное законодательство*

---

и дополнений в Конституцию Кыргызской Республики». По данному поводу был сформирован состав Конституционного совета. В итоге в ноябре и декабре 2006 года в Основной закон были внесены изменения и дополнения. Позже их аннулировал Конституционный суд.

В сентябре 2007 года новый проект Конституции был вынесен на общенародное обсуждение. Прошедший 21 октября 2007 года общенародный референдум одобрил новый проект Конституции Кыргызской Республики. Указом президента Кыргызской Республики 22 октября был распущен избранный в 2005 году парламент страны. Вместо него на выборах 16 декабря 2007 года избран новый парламент, состоящий из 90 депутатов, пришедших на основе партийного списка.

*Таджикистан.* За время существования Таджикской ССР были приняты четыре Конституции: в 1929, 1931, 1937 и 1978 годах.

Конституция Таджикской ССР 1931 года: Была принята IV съездом Советов республики 24 февраля 1931 года.

Конституция Таджикской ССР 1937 года: Третья конституция была принята 1 марта 1937 года Чрезвычайным 6-м съездом Советов Таджикской ССР.

Конституция Таджикской ССР 1978 года: Принята Верховным Советом Таджикской ССР на восьмой сессии 14 апреля 1978 года.

Последние изменения в Конституцию были внесены в 2016 году. Они дали возможность президенту Эмомали Рахмону переизбираться бесчисленное количество раз, а возрастной ценз для президента снижен до 30 лет.

В 2003 году поправки в Конституцию увеличили срок полномочий президента, а в 1999-м установили двухпалатный парламент.

### *Раздел III. Иностранное законодательство*

---

*Узбекистан.* Конституция Узбекистана принята в 1992 году, поправки в нее вносились в 2003, 2007, 2008, 2011 и 2014 годах. В 2007 году президентский срок был увеличен до семи лет, а в 2011 — уменьшен до пяти. Последние изменения в Конституцию были внесены в 2014 году. Они усилили функции кабинета министров и предусмотрели передачу полномочий президента премьер-министру. Был установлен институт общественного и гражданского контроля, главной задачей которого стало выявление настроений в обществе.

*Туркменистан.* Конституция Туркменистана была принята в 1992 году, изменения вносились в 1995, 1999, 2003, 2006, 2008 и 2016 годах. Поправки в конституцию могут быть внесены путём референдума или квалифицированным большинством в две трети членов Меджлиса. Не подлежат изменению положения о форме государственного строя — президентской республике.

Туркменистан на основании закона обладает статусом постоянного нейтралитета. Организация объединенных наций в резолюции Генеральной ассамблеи "Постоянный нейтралитет Туркменистана" от 12 декабря 1995 года: 1. Признает и поддерживает провозглашенный Туркменистаном статус постоянного нейтралитета; 2. Призывает государства-членов Организации Объединенных Наций уважать этот статус Туркменистана, уважая также его независимость, суверинитет и территориальную целостность". Признанный мировым сообществом постоянный нейтралитет Туркменистана является основой его внутренней и внешней политики.

Последние изменения в Конституцию были внесены в 2016 году. Они установили новый верхний возрастной ценз для президента — 70 лет. Срок правления главы государства увеличился до семи лет, была введена должность уполномоченного по правам человека.

### *Раздел III. Иностранное законодательство*

---

Конституция *Российской Федерации* — высший нормативный правовой акт Российской Федерации. Принята народом России 12 декабря 1993 года, вступила в силу 25 декабря 1993 года. 9 января 1996 года Указом Президента РФ, Ингушская Республика и Республика Северная Осетия стали называться республика Ингушетия и Республика Осетия-Алания. Это решение было принято на основании государственных органов ряда субъектов РФ.

В 2001 году Чувашская Республика – Чаваш стала называться Чувашской Республикой – Чувашия. В 2003 Ханты-Мансийский автономный округ получил наименование Ханты-Мансийский автономный округ-Югра.

В 2004 году Пермская область и Коми-Пермяцкий автономный округ объединились в один субъект федерации и стали Пермским краем.

14 октября 2005 года Таймырский Долгано-Ненецкий автономный округ и Эвенкийский автономный округ были исключены из конституции РФ. Эти два округа были включены в состав Красноярского края.

Медведев предложил увеличить срок президентский полномочий с 4 до 6 лет, а Госдумы с 4 до 5 лет.

Кроме того, он также предложил конституционно обязать правительство РФ выступать с ежегодным отчетом перед Госдумой о реальных результатах своей деятельности и отвечать на вопросы, поставленные Государственной Думой. (вступили в силу с 31 декабря 2008 года.)

7 октября 2013 года Президент России Владимир Путин внес в Госдуму законопроект о поправке к Конституции РФ, которая разрешила бы объединение Высшего арбитражного суда и Верховного

суда, а также расширяет полномочия Президента РФ по назначению прокуроров. Эти поправки были приняты и вступили в силу 6 февраля 2014 года.

21 июля 2014 года была принята поправка к Конституции РФ, которая позволяет Президенту РФ вводить в состав Совета Федерации до 10% назначенных представителей.

### **Заключение**

Высокое качество юридической техники в Конституции обеспечивает развитие правового государства, ограничивает власть государства, но в то же время позволяет воспринимать государство как общее благо для всех граждан. Безусловно, государство является общим благом и призвано выполнять колоссальные задачи.

Так государствам, некогда входящим в состав Советского союза, необходимо было обновить законодательство, для чего были проведены конституционные реформы.

Конституционные реформы – это комплекс мер по пересмотру статей конституции (внесение новых статей, изменение и отмена старых и перестройка соответствующих политических правовых институтов).

В данном реферате мы рассмотрели основные поправки, внесенные в конституции стран СНГ, определили общие черты конституционных реформ, а также этапы конституционного развития стран.

### **Список использованных источников и литературы:**

1. Конституция Российской Федерации– Москва: Проспект, 2017г
2. Конституция Украины  
[http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/Z960254K.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/Z960254K.html)
3. Конституция Беларуси  
<http://www.pravo.by/pravovaya-informatsiya/normativnye-dokumenty/konstitutsiya-respubliki-belarus/>
4. Конституция Таджикистана

### *Раздел III. Иностранное законодательство*

---

- [https://avasto.tj/t\\_tojik/591-konstituciya-respubliki-tadzhikistan.html](https://avasto.tj/t_tojik/591-konstituciya-respubliki-tadzhikistan.html)
5. Конституция Киргизии  
[http://www.gov.kg/?page\\_id=263&lang=ru](http://www.gov.kg/?page_id=263&lang=ru)
6. Конституция Туркмении  
<http://infoabad.com/zakonodatelstvo-turkmenistana/konstitucija-turkmenistana-novaja-redakcija.html>
7. Конституция Грузии  
<https://matsne.gov.ge/ru/document/view/30346>
8. Конституция Армении  
<https://erebunimed.com/uploads/Constitution%20of%20the%20Republic%20of%20Armenia%20RUS.pdf>
9. Конституция Азербайджана  
[http://www.azerbaijan.az/portal/General/Constitution/doc/constitution\\_r.pdf](http://www.azerbaijan.az/portal/General/Constitution/doc/constitution_r.pdf)
10. Конституция Казахстана  
[http://www.akorda.kz/ru/official\\_documents/constitution](http://www.akorda.kz/ru/official_documents/constitution)
11. Конституция Узбекистана  
[https://nrm.uz/contentf?doc=391004\\_konstituciya\\_respubliki\\_uzbekistan\\_\(prinyata\\_08\\_12\\_1992\\_g\\_vs\\_ruz\\_v\\_redakcii\\_zakona\\_ruz\\_ot\\_24\\_04\\_2003\\_g\\_n\\_470-ii\)](https://nrm.uz/contentf?doc=391004_konstituciya_respubliki_uzbekistan_(prinyata_08_12_1992_g_vs_ruz_v_redakcii_zakona_ruz_ot_24_04_2003_g_n_470-ii))
12. Сколько изменений претерпела Конституция РФ  
<https://www.kakprosto.ru/kak-890837-skolko-izmeneniy-preterpela-konstituciya-rf>
13. Содержание и основные этапы конституционных реформ в странах СНГ  
<http://www.jourclub.ru/35/1225/5/#i-8>

## **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 начертания. 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, 2018

Электронный ресурс размещен на сайте [www.oceanlaw.ru](http://www.oceanlaw.ru)

Цена договорная. Подписано к печати 30.03.2018.

Периодичность 4 раза в год. Тираж 250 экземпляров.