



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

**ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ**

Выпуск 4(33) 2025

Научно-практический журнал

Санкт-Петербург

Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

Научно-практический журнал «Океанский Менеджмент» - печатное издание, публикующее статьи российских и зарубежных ученых, 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.

Выходит ежеквартально в бумажной и в электронной версиях.

Электронную версию журнала можно прочитать на сайтах ООО «АМП» (www.oceanlaw.ru) и научной электронной библиотеки «КиберЛенинка» (www.cyberleninka.ru).

Журнал индексируется в системе РИНЦ (ID: 67324).



Учредитель: **ООО «Агентство морского права»**

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: mla@oceanlaw.ru

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ТУ78-01944 от 25.10.2016

Контакты редакции

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: journal@oceanlaw.ru

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Главный 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. Директор Агентства морского права.

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

Бевеликова Нелли Михайловна, кандидат юридических наук, доцент кафедры «Международного и морского права» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

Евсикова Елена Витальевна, кандидат юридических наук, ученое звание доцента по специальности «Административное право, Административный процесс»; доцент кафедры административного и финансового права, начальник отдела по организации научной и редакционно-издательской деятельности Крымского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия», Заслуженный юрист Республики Крым.

Коваль Владимир Николаевич, Директор Юридического института Севастопольского государственного университета, доктор юридических наук, председатель Совета севастопольского регионального отделения Ассоциация юристов России, Заслуженный юрист Украины, Заслуженный юрист Республики Крым. *Заместитель главного редактора.*

Макаров Александр Данилович, доктор экономических наук, доктор юридических наук, профессор, академик МАНЭБ, АВН, НОАН, АПВЭиФ, Заслуженный деятель науки и образования, Основатель научной школы РАЕ.

Мордвинова Татьяна Борисовна, заместитель директора «Агентства Морского права» по научным и образовательным программам. Старший преподаватель кафедры «Международного и морского права» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. *Ответственный секретарь.*

Пастухова Лариса Викторовна, кандидат юридических наук, ученое звание доцента по кафедре международного права; доцент кафедры государственно-правовых дисциплин Крымского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия».

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.

Трифорова Кристина Васиковна, кандидат юридических наук, ученое звание доцента по специальности «Трудовое право; право социального обеспечения»; доцент кафедры гражданского права, доцент кафедры административного и финансового права Крымского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия».

Чернядьева Наталья Алексеевна, доктор юридических наук, доцент. Профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Крымского филиала Российского государственного университета правосудия.

Отпечатано в типографии «Майер»

190005, Санкт-Петербург, Троицкий проспект, д.6, лит В.

Тираж 100 экз. Подписано в печать 15.01.2026

На обложке – И.Айвазовский «Лед на Днепре», (1872).

© ООО «АМП», 2026

СОДЕРЖАНИЕ

*Статьи публикуются в авторской редакции.
Ответственность за содержание и достоверность сведений, представленных в материалах,
возлагается на авторов*

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

| | |
|---|---|
| Яковлев Д.В. Основные международные правовые механизмы регулирования защиты от климатических рисков | 2 |
|---|---|

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

| | |
|---|----|
| Исакова О.С. Влияние новых технологий и автоматизации судоходства на правовое регулирование юрисдикции над морскими судами | 9 |
| Маркова С.Р. Правовое регулирование оказания медицинской помощи на морских судах в условиях отсутствия судового врача | 11 |
| Меликбекян Э.А. Проблемы разграничения ответственности туроператора и морского перевозчика при организации круизов | 14 |
| Соннова Д.В., Шабанова П.И. Правовые коллизии обеспечения ледокольной проводки в Арктике: обязанность государства или коммерческая услуга?..... | 18 |
| Соснина С.А., Меликбекян Э.А. Правовая природа договора перевозки пассажира морским транспортом: соотношение частных и публичных начал..... | 21 |

РАЗДЕЛ III. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

| | |
|---|----|
| Репида Е.В. Основные вопросы и проблемы современного правового обеспечения морского предпринимательства в области разведки и добычи биологических ресурсов..... | 26 |
| Семенова Е.Г. Проблемы и вызовы в области страхования морских автономных судов | 29 |

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Для цитирования: Яковлев Д.В. ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЗАЩИТЫ ОТ КЛИМАТИЧЕСКИХ РИСКОВ / научн.рук. Н.А.Чернядьева, д.ю.н., доцент, профессор кафедры Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2025. № 4(33). С. 2-8.

Яковлев Д.В.

Yakovlev D.V.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Аспирант кафедры международного и морского права

5.1.5. Международно-правовые науки

Научный руководитель:

Чернядьева Н.А.

Chernyadyeva N.A.

д.ю.н., доцент.

Профессор кафедры международного и морского права.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЗАЩИТЫ ОТ КЛИМАТИЧЕСКИХ РИСКОВ

Аннотация: Статья посвящена исследованию основных аспектов функционирования механизмов, сильных сторон и слабых мест, а также изучению путей исполнения действующих международных соглашений в области экологии и правовой адаптации стран к климатическим реалиям и угрозам.

Ключевые слова: климатические условия, правовые механизмы, международное сотрудничество, финансовые механизмы, усилия мирового сообщества.

BASIC INTERNATIONAL LEGAL MECHANISMS FOR REGULATING CLIMATE RISK PROTECTION

Abstract: The article is devoted to the study of the main aspects of the functioning of these mechanisms, their strengths and weaknesses, as well as to the study of ways to improve the quality of implementation of existing agreements in the field of ecology and adaptation to new climate realities.

Keywords: climatic conditions, legal mechanisms, international cooperation, financial mechanisms, efforts of the world community.

Глобальное изменение климата сегодня представляет собой одну из важнейших мировых проблем, влияющих на разные сферы общественной жизни: экономическое развитие, безопасность транспортной инфраструктуры, состояние здоровья граждан и стабильность природных экосистем.

Придя к пониманию уровню роста экологических рисков и возможных катастрофических последствий, ведущие государства стали развивать надежную систему норм и правил, направленных на сохранение природной среды и устойчивое социально-экономическое развитие стран мира. В результате сформировались международные правовые механизмы, регулирующие меры защиты от экологических угроз и алгоритмы адаптации к изменениям климата.

Цель данной статьи заключается в изучении ключевых элементов функционирования международно-правовых механизмов, выявлении их преимуществ и недостатков, сравнение, а также разработка направлений совершенствования выполнения существующих экологических договорённостей и мер по реагированию к существующим климатическим рискам.

Настоящая работа основана на изучении правовых аспектов базовых международных норм и документов, касающихся вопросов защиты климата. В рамках теоретико-правового подхода исследуются ключевые проблемы современного международного экологического права, касающиеся обеспечения климатической безопасности через правовые, социальные, экономические, политические и финансовые инструменты регулирования. Это даёт возможность выявить основные направления достижения равновесия между интересами устойчивого развития и сохранением благоприятной экологической обстановки.

Сегодня вопросы изменения климата продолжают находиться на переднем плане мировой политической арены и стали неотъемлемой частью как международной дипломатии, так и национальных стратегий развития государств. Формирование современной системы глобального регулирования климатических проблем началось именно благодаря усилиям мирового сообщества, включая Россию, что выразилось в принятии Конвенции ООН об изменении климата (1992 г. - РКИК ООН)¹. Этот

¹ Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата Принята 9 мая 1992 года. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/climate_framework_conv.shtml?ysclid=meo85gd7ec243714952

основополагающий международный акт стал важным ориентиром для последующего совершенствования национальной политики стран в сфере борьбы с изменениями климата.

1. Рамочная конвенция ООН об изменении климата

1.1. Цели и ключевые положения РКИК ООН

Рамочная конвенция ООН направлена на стабилизацию концентраций парниковых газов в атмосфере таким образом, чтобы предотвратить чрезмерное воздействие человека на климатические процессы. Статья 2 Конвенции говорит: «Конечная цель настоящей Конвенции и всех связанных с ней правовых документов, которые может принять Конференция Сторон, заключается в том, чтобы добиться во исполнение соответствующих положений Конвенции стабилизации концентраций парниковых газов в атмосфере на таком уровне, который не допускал бы опасного антропогенного воздействия на климатическую систему».

Основные черты Рамочной конвенции ООН по изменению климата сохраняют свою стабильность на протяжении длительного периода, однако сталкиваются с ожидаемыми ситуационными сложностями при практическом применении. Центральной идеей данной системы выступает принцип совместной, но разделенной ответственности, согласно которому основная нагрузка и ответственность возлагаются на экономически развитые государства. Важнейшие инструменты реализации режима включают предоставление финансовой поддержки развивающимся странам преимущественно посредством Глобального экологического фонда (ГЭФ), а также обязанность индустриально развитых государств передавать технологические решения проблем с изменениями климата менее благополучным государствам.

1.2. Классификация государств, обязательства участников и организационный механизм.

Кроме того, положения Конвенции устанавливает различные требования Сторонам-участникам к обязательствам (Статья 4) и предоставлению информации, касающейся осуществления (отчетности – Статья 12) условий Конвенции.

Стороны, включённые в Приложение I к РКИК ООН, несут расширенные обязательства по ограничению и сокращению выбросов, а также по представлению дополнительной отчетной информации по выбросам. Отдельная группа — государства Приложения II (подмножество Приложения I, в основном члены ОЭСР 1992 года), которые, помимо указанных обязанностей, должны обеспечивать финансовую поддержку и передачу технологий развивающимся странам. Развивающиеся государства, не входящие в Приложение I (Non-Annex I), обладают менее жёстким режимом обязательств и более облегчёнными требованиями к отчётности.

Особое внимание уделено экономической ситуации наименее обеспеченных стран, что ставит перед международным сообществом стран участников сложную задачу — найти баланс между необходимостью сокращения эмиссий парниковых газов и стремлением развивающихся стран к социально-экономическому прогрессу. Признавая общую подверженность всех стран негативному воздействию климатических изменений, Конвенция акцентирует важность разработки мероприятий по снижению рисков именно в развивающихся регионах, изначально делая упор на адаптацию к изменениям климата, нежели на меры предотвращения их последствий. Для контроля над исполнением положений был учреждён надёжный механизм управления во главе с Конференцией Сторон (статья 7). В РКИК ООН (1992) единственный количественный показатель — это целевой ориентир «вернуться к уровню 1990 г. по выбросам» к 2000 г., закреплённый в ст. 4(2)(b). Остальные обязательства носят качественный характер.

Общие обязательства по Рамочной конвенции ООН об изменении климата получили дальнейшее развитие с установлением количественных показателей для развитых государств и использованием рыночных механизмов в Киотском протоколе.

2. Киотский протокол и Дохинская поправка

2.1. Основные положения Киотского протокола

Киотский протокол к Рамочной конвенции Организации Объединённых Наций об изменении климата (1997 год)¹ — это первый юридически обязывающий международный инструмент, который вводит обязательства для экономически развитых стран сократить объёмы выбросов парниковых газов. Протокол ввёл понятие торговых углеродных единиц и механизмы рынка углерода.

Киотский протокол, принятый в 1997 году, значительно расширил общие обязательства РКИК ООН, установив целевые показатели количественного сокращения выбросов для развитых стран и внедрив рыночные механизмы. Основная цель Киотского протокола — количественные обязательства по сокращению/ограничению выбросов для развитых стран, и адаптация как параллельное направление, встроённое в общий режим РКИК. Он способствовал развитию национальных проектов по снижению парниковых газов и развитию возобновляемой энергетики, стимулировал научные разработки в сфере климата, способствовал развитию международной экологической интеграции.

Признавая основную ответственность развитых стран за прошлые и текущие выбросы парниковых газов, Протокол налагает существенное бремя на эти страны в соответствии с принципом

¹ Киотский протокол к Рамочной конвенции Организации Объединённых Наций об изменении климата Принят 11 декабря 1997 года. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/kyoto.shtml?ysclid=meo8cfz37a252266994

справедливости. Хотя странам было предписано достигать своих целевых показателей по выбросам главным образом с помощью национальных мер, Протокол также предлагал им дополнительные, экономически эффективные средства для достижения своих целей с помощью трех рыночных механизмов:

1) международной торговли квотами на выбросы (International Emissions Trading, IET – статья 17), в рамках которых Страны участники могут покупать и продавать излишки разрешённых квот (Assigned Amount Units, AAU);

2) механизма чистого развития (МЧР, Clean Development Mechanism, CDM);

Развитие страны могут инвестировать в проекты по сокращению выбросов в развивающихся странах. Взамен они получают кредиты сокращений (Certified Emission Reductions, CER), которые могут зачесть в свои обязательства. Норма закреплена в статье 12 Киотского протокола.

3) проектов совместного осуществления (ПО, Joint Implementation, JI).

Страны могут реализовывать проекты по сокращению выбросов или увеличению их поглощения в других странах. За это они получают единицы сокращений (Emission Reduction Units, ERU). Норма закреплена в статье 6 Киотского протокола.

2.2. Дохинская поправка (2012)

Следующим непростым и конфликтным для участников стала Дохинская поправка¹ (Киото-2), которая была принята в декабре 2012 года в Дохе (Катар) и установила второй период действия Киотского протокола на переходный период 2013–2020 годов.

Некоторые особенности поправки:

- Усилила количественные обязательства по сокращению выбросов для развитых стран: эмиссию предстояло уменьшить на 18% к уровню 1990 года, при этом ЕС обязался сократить 20%.
- Обязательства по поправке взяли на себя 38 промышленно развитых государств, в том числе все страны Евросоюза, Норвегия, Швейцария, Белоруссия и Казахстан.
- Основные эмитенты, в том числе Россия, США, Китай и Индия, в участии в поправке отказались.

Из-за долгой ратификации Киото-2 вступил в силу 31 декабря 2020 года, и в этот же день истёк предусмотренный им срок действия обязательств. Россия участвовала в первом периоде Киотского протокола, но не ратифицировала Дохинскую поправку, следовательно, в обязательства второго периода (2013–2020) не входила. После завершения конференции в Дохе 17.12.2012 года МИД России опубликовал сообщение для СМИ «О нарушении правил процедуры в ходе работы 18-й Конференции Сторон Рамочной Конвенции ООН об изменении климата/9-го Совещания Сторон Киотского протокола», в котором отмечалось, что такой порядок действий радикально расходится с нормами и практикой работы системы ООН².

На смену Киотскому протоколу пришло Парижское соглашение, которое вступило в силу 4 ноября 2016 года. Киотский протокол ограничил свои обязательства 2020 годом (через Дохинскую поправку). Парижское соглашение, принятое решением 1/СР.21, закрепило новый универсальный климатический режим после 2020 года, де-факто заменив Киото в качестве основной правовой рамки.

3. Парижское соглашение и его архитектура

Парижское соглашение по климату (2015 год)³ на сегодняшний день является наиболее значимым инструментом международной борьбы с изменением климата. Это международный договор, принятый в декабре 2015 года на 21-й конференции Рамочной конвенции ООН по изменению климата (СОР21 РКИК) и вступившее в силу в ноябре 2016 года. Данное соглашение, также необходимо рассматривать как ключевой документ, координирующий усилия государств по сокращению выбросов парниковых газов (ПГ), целью которого является удержание прироста глобальной средней температуры ниже 2 градусов Цельсия сверх доиндустриальных уровней.

Со стороны Российской Федерации Премьер-министр Д.А. Медведев 21 сентября 2019 года подписал постановление Правительства РФ № 1228 о принятии Соглашения⁴. В соответствии с решением о ратификации Соглашения РФ приняла на себя обязательства по обеспечению к 2030 году сокращения выбросов парниковых газов до 70% относительно уровня 1990 года с учетом максимально возможной поглощающей способности лесов и иных экосистем.

4 ноября 2020 года Президент Российской Федерации В.В. Путин подписал Указ № 666 «О сокращении выбросов парниковых газов»⁵, который преследует следующие цели:

¹ Принятая в Дохе (Катар) поправка к Киотскому протоколу. https://unfccc.int/files/kyoto_protocol/application/pdf/kp_doha_amendment_russian.pdf

² О нарушении правил процедуры на конференции ООН по климату в Дохе в декабря 2012 г. Д.А. Гершиноква, стр. 96 Вестник международных организаций, 2013 № 2(41)

³ Парижское соглашение (2015 год) URL: <https://www.un.org/ru/climatechange/paris-agreement?ysclid=meo8e1ak51976089598>

⁴ Постановление Правительства РФ от 21.09.2019 N 1228 О принятии Парижского соглашения. <https://sudact.ru/law/postanovlenie-pravitelstva-rf-ot-21092019-n-1228/?ysclid=mf2prlxbuo829557671>

⁵ Указ Президента Российской Федерации от 04.11.2020 г. № 666 О сокращении выбросов парниковых газов. <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45990>

- обеспечить к 2030 году сокращение выбросов парниковых газов до 70% относительно уровня 1990 года с учетом максимально возможной поглощающей способности лесов и иных экосистем и при условии устойчивого и сбалансированного социально-экономического развития РФ;
- разработать Стратегию социально-экономического развития РФ с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года;
- обеспечить создание условий для реализации мер по сокращению и предотвращению выбросов парниковых газов, а также по увеличению поглощения таких газов.

Подписанное большинством мировых держав, Парижское соглашение по климату ставит целью ограничение повышения глобальной температуры до менее чем 2⁰С относительно доиндустриальных уровней, стараясь удержать рост в пределах 1,5 градусов. Одной из особенностей договора являются добровольно принимаемые каждым государством обязательства («национальный вклад») по уменьшению выбросов и адаптивные мероприятия.

Данное соглашение вводит основные инструменты для организации международной кооперации, ориентированной на уменьшение объемов эмиссии и содействие устойчивому развитию. Ключевым организационным нововведением становится создание механизма, управляемого конференцией сторон, выполняющей функции совещательного органа рамочного договора Парижского соглашения, предназначенного стимулировать сокращение выбросов парниковых газов и доступного сторонам на добровольной основе через совместные подходы (статья 6).

Кроме того, документ закрепляет общую целевую установку по вопросам адаптации (статья 7): укрепление адаптивных способностей государств, повышение устойчивости и минимизация уязвимости перед климатическими изменениями. Уделяется значительное внимание мерам по активизации международного взаимодействия в сфере технологических инноваций и передачи технологий (статья 10).

Для повышения прозрачности процесса и ответственности участников устанавливается подробная система отчетности и мониторинга мер поддержки (статья 13), обязывающая каждую сторону регулярно публиковать сведения, включающие национальные инвентаризационные списки антропогенных выбросов и поглощения парниковых газов согласно методикам Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК), а также другие данные, важные для оценки хода реализации национальных целей по снижению углеродного следа (пункт 7 статьи 13).

3.1. Международные финансовые механизмы

Финансовые механизмы помощи развивающимся странам включают крупные инициативы, направленные на поддержку проектов по борьбе с изменением климата, такие как Глобальный экологический фонд (GEF), Фонд зелёного климата (GCF), механизм чистого развития (CDM) и торговые схемы квот на выбросы. Они обеспечивают финансирование инициатив по сокращению вредных выбросов и адаптации к климатическим изменениям в наименее обеспеченных странах.

3.1.1. Глобальный экологический фонд (GEF). Создан в 1991 г. при Всемирном банке, ПРООН и ЮНЕП. Финансирует экологические проекты в развивающихся странах, включая проекты по климату, биоразнообразию, деградации земель. Является финансовым механизмом РКИК ООН и Киотского протокола (ст. 11 РКИК). Поддерживает страны в подготовке национальных сообщений, планов адаптации и выполнении климатических обязательств.

3.1.2. Фонд зелёного климата (GCF) создан в 2010 г. решением Конференции Сторон РКИК ООН (Канкун, COP16). Стал ключевым финансовым инструментом именно Парижского соглашения ст. 9). Задача Фонда мобилизовать порядка 100 млрд долларов ежегодно от развитых стран для поддержки развивающихся в части смягчения и адаптации. Управляется Фонд Советом, финансирование поступает от стран участников из Приложения II и добровольных взносов.

3.1.3. Механизм чистого развития (CDM, Clean Development Mechanism). Один из трёх рыночных механизмов Киотского протокола (ст. 12). Развитые страны могли инвестировать в проекты по снижению выбросов в развивающихся странах, получая сертифицированные единицы сокращений (CERs). Механизм успел поработать до 2020 г., после чего был частично заменён новым механизмом по ст. 6 Парижского соглашения.

3.1.4. Торговые схемы квот на выбросы (Emissions Trading Schemes, ETS). Рыночные механизмы, основанные на принципе «cap-and-trade» (ограничение + торговля). На международном уровне — Киотский протокол (ст. 17), а на национальном/региональном уровне — ЕС ETS, Китайская ETS, калифорнийская ETS и др.

3.2. Инструменты статьи 6 Парижского соглашения

Статья 6 Парижского соглашения закрепляет три формы международного климатического сотрудничества, направленные на повышение гибкости выполнения национально определяемых вкладов (NDC) и создание условий для эффективного сокращения выбросов и адаптации.

Первое направление и суть механизма по ст. 6 Парижского соглашения это двустороннее и многостороннее сотрудничество, где страны могут передавать друг другу углеродные единицы («ITMOs» — internationally transferred mitigation outcomes). Эти единицы засчитываются в выполнении национально определяемых вкладов (NDC). Главное и необходимое условие — «соответствующая корректировка» (corresponding adjustment), чтобы не было «двойного учёта» (одна и та же единица не может считаться и у донора, и у получателя).

Второе условие отражено в ст. 6.4. Это напоминает Киотский механизм чистого развития (CDM), но распространяется на уже все страны, а не только по Приложению 1. Кроме того, проекты должны приносить устойчивые выгоды (sustainable development), единицы сокращений называются A6.4ERs (Article 6.4 Emission Reductions). Все управляется наднациональным органом при РКИК ООН.

Третье новшество механизма заключено в ст. 6.8 — «нерыночный механизм». Это сотрудничество без торговли квотами: обмен технологиями, помощь в адаптации, совместные проекты. Это условие механизма привлекательно для стран, которые не хотят участвовать в углеродных рынках, но хотят климатическое партнёрство.

4. Эволюция международного климатического процесса (2018 – 2024)

После Парижского соглашения международные усилия по защите от основных экологических угроз отразились в следующем:

4.1. 2018 - Katowice Rulebook (COP24, Польша)¹

Принят «Катовицкий климатический пакет - Katowice Climate Package» — набор детальных правил реализации Парижского соглашения.

Установлены единые стандарты прозрачности, отчётности по выбросам, порядок представления и обновления NDC, проведение глобальной инвентаризации (Global Stocktake).

4.2. 2021 - Glasgow Climate Pact (COP26, Великобритания), Глазговский климатический пакт². Усилен акцент на удержание температуры в пределах 1,5 °С. Впервые упомянута формулировка «phase down» (постепенное сокращение) вместо «phase out» (полный отказ) и было это результатом компромисса, особенно под давлением Китая и Индии. Страны обязались к 2022 г. обновить NDC, а не ждать следующего пятилетнего цикла.

4.3. В 2022 году — Sharm el-Sheikh Implementation Plan (COP27, Египет), «Решение 1/CP.27 – Шарм-эш-Шейхский план осуществления»³

Принято решение о создании фонда «потерь и ущерба» (Loss and Damage Fund) для поддержки уязвимых стран. Подтверждена цель по 1,5 °С и необходимость «справедливого перехода» (Just Transition).

4.4. В 2023 году — UAE Consensus (COP28, Дубай, ОАЭ), «Консенсус ОАЭ (COP28, Дубай)»⁴. Впервые официально закреплено: мир должен начать «переход от ископаемого топлива».

Обозначены цели:

- тройное наращивание мощности ВИЭ (возобновляемых источников энергии) к 2030 году;
- удвоение энергоэффективности к 2030 году.

Проведён первый Global Stocktake (Фундаментальный компонент Парижского соглашения, который используется для мониторинга его выполнения и оценки коллективного прогресса, достигнутого в достижении согласованных целей) — своего рода установленная оценка коллективного прогресса.

4.5. В 2024 году — COP29 (Баку, Азербайджан), «Бакинский климатический пакт»⁵ согласована новая совокупная количественная цель по климатическому финансированию. Установлена новая цель: мобилизация \$300 млрд/год к 2035 и «дорожная карта» для выхода к \$1,3 трлн/год.

Также принята NCQG (Новая Коллективная Количественная цель) — новая сумма, которую развитые страны должны мобилизовывать каждый год, начиная с 2025 года, для финансирования мер по борьбе с изменением климата в развивающихся странах) и она заменяет прежнюю цель \$100 млрд/год, закреплённую в Парижском соглашении.

5. Разграничение международных договоров и актов Конференции Сторон в системе климатического регулирования

Glasgow Climate Pact — это не международный договор, а решение Конференции Сторон Парижского соглашения (СМА3) и Конференции Сторон РКИК (COP26). Оно имеет форму решения («Decision 1/СМА.3») и является политически обязательным, но не подлежит ратификации государствами.

Киотский протокол (1997) и Парижское соглашение (2015) - это именно международные договоры, которые вступают в силу после ратификации государствами.

Katowice Rulebook (2018), Glasgow Climate Pact (2021), Sharm el-Sheikh Plan (2022), UAE Consensus (2023), NCQG (Баку, 2024) это решения COP/СМА, то есть элементы «развития и реализации» Парижского соглашения, но не отдельные договоры.

Таким образом, в период с 2018 по 2024 годы международный климатический процесс прошёл

¹ «Катовицкий климатический пакет» (Katowice Rulebook), Katowice Climate Package (Rulebook, COP24, 2018). <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/katowice-climate-package>

² Глазговский климатический пакт 2021 — Glasgow Climate Pact (COP26, Великобритания). <https://bigenc.ru/b/glazgovskii-klimaticheskii-64b932>

³ Sharm el-Sheikh Implementation Plan (COP27, Египет), «Решение 1/CP.27 – Шарм-эш-Шейхский план осуществления». https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cp2022_10a01_R.pdf

⁴ UAE Consensus (COP28, Dubai, UAE), «Консенсус ОАЭ (COP28, Дубай)». [https://unfccc.int/gcse?q=UAE%20Consensus%20\(COP28#gsc.tab=0&gsc.q=UAE%20Consensus%20\(COP28#gsc.page=1](https://unfccc.int/gcse?q=UAE%20Consensus%20(COP28#gsc.tab=0&gsc.q=UAE%20Consensus%20(COP28#gsc.page=1)

⁵ COP29 (Баку, Азербайджан), «Бакинский климатический пакт». <https://unfccc.int/cop29>

последовательные этапы: от закрепления детальных правил реализации положений Парижского соглашения (Катовице), к уточнению и усилению глобальных целевых ориентиров (Глазго), к институционализации механизмов финансовой поддержки наиболее уязвимых государств (Шарм-эль-Шейх), к политическому закреплению курса на постепенный отказ от использования ископаемого топлива (Дубай) и, наконец, к формированию новой совокупной количественной цели по климатическому финансированию (Баку).

6. Международные договоры и национальная политика в сфере климата: структура, преимущества, ограничения и пути совершенствования

Отдельные государства принимают собственные законы и стратегии по ограничению эмиссий и приспособлению к климатическим переменам. Это могут быть стандарты эффективности энергопотребления, введение налогов на выбросы («налог на углерод»), поддержка альтернативной энергетики и защита лесных массивов через соответствующие нормативные акты.

Таким образом, совокупность межправительственных договоров, финансовых институтов/механизмов и внутренней политики отдельных государств образует целостную правовую систему, направленную на уменьшение негативного влияния деятельности человека на природу и предупреждение серьезных последствий изменения климата.

Однако, как и любая система, данная система имеет свои преимущества и недостатки. Оценка преимуществ и недостатков действующих международных договоров в сфере экологии и адаптации к изменению климата представлена в таблице. Это как обратная сторона у медали. Необходимо универсальное решение с учетом особенностей каждой стороны участницы.

Оценка преимуществ и недостатков действующих международных договоров в сфере экологии и адаптации к изменению климата

| Преимущества | Недостатки |
|---|--|
| Принцип дифференцированной ответственности: разделение обязанностей между государствами в зависимости от уровня экономического развития и исторического вклада в проблему помогает учесть интересы разных стран. В частности, промышленно развитые страны первыми приняли обязательства сократить выбросы парниковых газов. | Неэффективный механизм обеспечения соблюдения договоренностей: отсутствуют строгие санкции за нарушение взятых обязательств, что делает возможным частичное исполнение или полное уклонение отдельных стран от принятых ими обещаний. |
| Четкое определение целей и подходов: основные международные договоры — например, Конвенция ООН по вопросам изменения климата (UNFCCC) и Парижское соглашение — устанавливают ясную направленность действий, задают общие рамки сотрудничества и выработывают стратегические подходы к борьбе с глобальными изменениями климата. | Плохо налаженное взаимодействие участников: существующие многосторонние инициативы сталкиваются с серьезными проблемами координации, отсутствием единого мнения среди участников, что замедляет принятие согласованных решений и осложняет проведение мероприятий. |
| Механизмы финансирования: средства через международные структуры, такие как Глобальный экологический фонд (GEF) и Фонд зеленых климатических инвестиций (GCF), помогают финансировать проекты снижения выбросов и адаптационные мероприятия в беднейших странах мира. | Недостаточно ресурсов поддержки: объем выделяемых финансовых средств недостаточен для удовлетворения потребностей большинства уязвимых регионов планеты, особенно тех, кто наиболее нуждается в дополнительной поддержке. |
| Система отчетности и контроля выполнения: установленная система мониторинга обеспечивает прозрачное отслеживание выполнения принятых обязательств каждой страной, позволяя своевременно выявлять возможные отклонения и корректировать меры реагирования. | Неполное участие крупных экономик: ряд крупнейших мировых держав до сих пор не присоединился к важным договорам, снижая общий эффект коллективных усилий. |
| Стимулирование научно-технических разработок: совместные научные исследования и обмен передовыми технологиями способствуют развитию экологичных методов производства и энергоэффективных решений. | Замедленное распространение новых технологий: инновационные решения внедряются слишком медленно, препятствуя быстрому переходу к низкоуглеродному типу развития. |

7. Заключение.

Повышение эффективности международного сотрудничества и обеспечение реальной значимости принимаемых документов требуют комплексного подхода, объединяющего эффективные инструменты убеждения и разумного исполнения, возможные механизмы элементов принуждения, адекватное ресурсное обеспечение и активную вовлеченность общественности. Прежде всего, необходимо разработать надежные механизмы ответственности, предусматривающие четкие санкции за невыполнение взятых обязательств, что повысит прозрачность и создаст стимулы для добросовестного исполнения соглашений. Параллельно стоит усилить контроль над выполнением договоренностей путем

улучшения статистики, регулярного мониторинга и публичного распространения отчетов о ходе исполнения. Важнейшей задачей становится наращивание объема международной финансовой поддержки, диверсификация донорских ресурсов и механизмов распределения финансов, активизация программ научно-технического взаимодействия развитых и развивающихся государств. Ключевое значение приобретает целевое инвестирование в научные исследования и разработки инновационных экологически чистых технологий, позволяющих ускорить переход к устойчивым экономическим моделям. Реализация предлагаемых мероприятий предполагает создание специализированных инфраструктурных элементов — центров и фондов для практической реализации адаптивных инициатив (строительство защитной инфраструктуры, модернизация системы водоснабжения), широкое внедрение информационных технологий для точного анализа экологической ситуации и оперативного управления рисками. Одновременно крайне важна широкая поддержка и активное участие гражданского общества и бизнеса, привлечение неправительственных организаций и предпринимателей к процессу выработки и внедрения важнейших политических решений, обеспечивающих эффективное выполнение намеченных целей.

Таким образом, решение проблем изменения климата возможно лишь при комплексном подходе, включающем совершенствование правовой архитектуры экологических проблем, активизацию международного сотрудничества, развитие науки и активизация широкого вовлечения бизнеса и общества, их правовой осознанности. Объединенные усилия на правовом поле и адекватное отношение мирового сообщества при реализации в практической плоскости позволят успешно преодолевать растущие вызовы перед государствами от экологических рисков, источниками возникновения которых, в большинстве своем стоит само человечество.

Комплексный подход, объединяющий правовые, финансовые, технологические и социальные инструменты, позволит трансформировать существующие механизмы регулирования в действенную систему защиты от климатических рисков. Это требует не только политической воли, но и долгосрочной координации усилий на глобальном, региональном и национальном уровнях.

Пристатейный библиографический список:

1. Рамочная конвенция Организации Объединённых Наций об изменении климата : принята 09 мая 1992 г. // ООН. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/climate_framework_conv.shtml (дата обращения: 27.10.2025).
2. Киотский протокол к Рамочной конвенции Организации Объединённых Наций об изменении климата: принят 11 декабря 1997 г. // ООН. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/kyoto.shtml (дата обращения: 27.10.2025).
3. Поправка, принятая в Дохе (Катар) к Киотскому протоколу // UNFCCC. URL: https://unfccc.int/files/kyoto_protocol/application/pdf/kp_doha_amendment_russian.pdf (дата обращения: 27.10.2025).
4. Гершиноква Д. А. О нарушении правил процедуры на конференции ООН по климату в Дохе в декабре 2012 г. // Вестник международных организаций. — 2013. — № 2 (41). — С. 96.
5. Парижское соглашение (2015 г.) // ООН. URL: <https://www.un.org/ru/climatechange/paris-agreement> (дата обращения: 27.10.2025).
6. Постановление Правительства РФ от 21.09.2019 № 1228 «О принятии Парижского соглашения». URL: <https://sudact.ru/law/postanovlenie-pravitelstva-rf-ot-21092019-n-1228> (дата обращения: 27.10.2025).
7. Указ Президента Российской Федерации от 04.11.2020 № 666 «О сокращении выбросов парниковых газов». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45990> (дата обращения: 27.10.2025).
8. Katowice Climate Package (Katowice Rulebook, COP24, 2018) // UNFCCC. URL: <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/katowice-climate-package> (дата обращения: 27.10.2025).
9. Глазговский климатический пакт (COP26, 2021) // Большая российская энциклопедия. URL: <https://bigenc.ru/b/glazgovskii-klimaticheskii-64b932> (дата обращения: 27.10.2025).
10. Sharm el-Sheikh Implementation Plan (Decision 1/CP.27) // UNFCCC. URL: https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cp2022_10a01_R.pdf (дата обращения: 27.10.2025).
11. UAE Consensus (COP28, 2023) // UNFCCC. URL: [https://unfccc.int/gcse?q=UAE%20Consensus%20\(COP28](https://unfccc.int/gcse?q=UAE%20Consensus%20(COP28) (дата обращения: 27.10.2025).
12. COP29 (Баку, Азербайджан). Бакинский климатический пакт // UNFCCC. URL: <https://unfccc.int/cop29> (дата обращения: 27.10.2025).
13. Дорохина К. М., Сахаров А. Г. Трансформация и имплементация природоохранных и климатических положений в торговых соглашениях Европейского союза // Вестник международных организаций. — 2022. — Т. 17. — № 4. — С. 95–123.
14. Соколова Н. А. Изменение климата: развитие международно-правового регулирования // Актуальные проблемы российского права. — 2021. — Т. 16. — № 12. — С. 177–184.
15. Яковлев И. А., Кабир Л. С., Никулина С. И. Климатическая политика Российской Федерации: международное сотрудничество и национальный подход // Финансовый журнал. 2020. Т. 12. № 4. С. 26–36.



РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Для цитирования: Исакова О.С. ВЛИЯНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И АВТОМАТИЗАЦИИ СУДОХОДСТВА НА ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЮРИСДИКЦИИ НАД МОРСКИМИ СУДАМИ / кафедра Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2025. № 4(33). С. 9-11.

Исакова О.С.

Isakova O.S.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

магистрант 3 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

ВЛИЯНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И АВТОМАТИЗАЦИИ СУДОХОДСТВА НА ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЮРИСДИКЦИИ НАД МОРСКИМИ СУДАМИ

Аннотация: В статье автором изучены современные тенденции влияния новых технологий и процесса автоматизации судоходства на правовое регулирование юрисдикции над морскими судами, а также выявлены проблемные аспекты в данной сфере.

Ключевые слова: морское судоходство, морские суда, международно-правовое регулирование, технологии, автоматизация.

THE IMPACT OF NEW TECHNOLOGIES AND AUTOMATION OF SHIPPING ON THE LEGAL REGULATION OF JURISDICTION OVER NAVAL VESSELS

Abstract: In the article, the author examines current trends in the influence of new technologies and the process of automation of navigation on the legal regulation of jurisdiction over naval vessels, and identifies problematic aspects in this area.

Keywords: maritime navigation, marine vessels, international legal regulation, technology, automation.

В условиях глобализации, когда морской транспорт обеспечивает более 80% объема мировой торговли, правовые механизмы, определяющие, какое государство вправе осуществлять властные полномочия в отношении судна в конкретный момент, становятся краеугольным камнем стабильности и предсказуемости мореплавания. От эффективности этих механизмов напрямую зависят безопасность судоходства, защита человеческой жизни на море, а также бесперебойное функционирование глобальных логистических цепочек, что придает теме существенное экономическое измерение.

Особую остроту данной проблематике придают современные вызовы, такие как борьба с транснациональной организованной преступностью, пиратством, незаконным оборотом наркотиков и терроризмом на море, где вопросы разграничения юрисдикции между государством флага, прибрежным государством и государством порта имеют критическое значение для оперативного противодействия.

Немаловажным вопросом в настоящее время является влияние новых технологий и автоматизации судоходства на правовое регулирование юрисдикции над морскими судами.

Искусственный интеллект активно внедряется в морской сектор, в частности реализуются проекты автономных судов — кораблей, которые способны функционировать без участия экипажа. В ряде стран реализуются инициативы по созданию беспилотных кораблей. Например, с 2017 года в Норвегии ведутся испытания контейнеровоза Yara Birkeland. По итогам тестирования корабль сможет совершать полный цикл перевозок грузов и швартовку без вмешательства человека. Подобные разработки ведутся в Дании и Финляндии, а в Японии и Южной Корее внимание сосредоточено на разработке автономных танкеров и балкеров.

Главные преимущества беспилотных судов связаны с повышением эффективности транспортировки грузов, устранением человеческого фактора, оптимизацией маршрутов и режимов работы двигателей, что ведёт к снижению затрат на фрахт. Тем не менее, на начальных этапах эксплуатации подобные суда сталкиваются с повышенными рисками, обусловленными несовершенством ИИ и недостатком нормативно-правовой базы для автономных судов. Поэтому требуется значительная доработка конструкции и ПО таких судов.

В морском секторе и смежных областях нарастающим темпом внедряются интеллектуальные технологии, которые выходят за рамки идеи полностью автономных судов. Автоматизированные системы активно применяются для повышения безопасности и оптимизации навигационных процессов. Современные методы машинного обучения дают возможность в режиме реального времени обрабатывать данные, поступающие с различных сенсоров, учитывать метеоусловия, моделировать навигационные ситуации и выбирать наиболее эффективные маршруты, что значительно уменьшает вероятность аварий и посадок на мель. Перспективным направлением является и применение компьютерного зрения с распознаванием образов, что способствует автоматизации грузовых операций в портах.

Специализированные системы способны автоматически идентифицировать контейнеры, рационально распределять грузы по терминалу и контролировать перемещение техники. Это снижает время обработки судов и уменьшает простои. Внедрение голосовых помощников и чат-ботов обеспечивает информационную поддержку морских экипажей. Системы обработки естественного языка сегодня способны консультировать по вопросам навигации, техническим аспектам и бытовым моментам [1, С. 100]

Мировое морское законодательство в настоящее время строится на том предположении, что на судах всегда находится экипаж. По этой причине оно не учитывает все особенности работы автономных судов. В результате возникает юридический вакуум, который затрудняет интеграцию беспилотных технологий в судоходную отрасль.

Очень остро стоит вопрос о распределении ответственности за аварии с участием автономных судов. Если раньше вину возлагали на капитана или экипаж, то в данном случае такой подход неприменим. Это вызывает пробел в правовом регулировании. Современные нормы, касающиеся столкновений судов, не учитывают инциденты с участием автономных судов. Еще более осложняет объективное расследование отсутствие человека в процессе анализа происшествия.

Интеграция искусственного интеллекта в судоходство открывает широкие возможности, однако сопровождается комплексом рисков, требующих пристального внимания, что объясняется низкой зрелостью и нестабильностью функционирующих систем. Несмотря на значительный прогресс в развитии нейросетей и машинного обучения, современные ИИ-приложения остаются подверженными сбоям в нетипичных обстоятельствах. Аварии, вызванные сбоями ИИ, несут высокую угрозу жизни людей и окружающей среде. Например, сбой в системе управления беспилотным водным транспортом могут стать причиной серьёзных катастрофических инцидентов [4, С. 46].

Обеспечение кибербезопасности на автономных судах и предотвращение несанкционированного доступа к управляющим системам являются критически важными задачами. Полная автоматизация всех процедур на подобных судах создаёт ситуацию, при которой даже непродолжительный сбой или умышленное вмешательство могут привести к серьёзным последствиям. Вместе с тем следует учитывать и «человеческий фактор» — негативное отношение к данной технологии со стороны некоторых специалистов, прежде всего моряков, воспринимающих беспилотные системы как угрозу своим традиционным профессиям. Подобные настроения способны значительно замедлить внедрение инноваций.

Активное внедрение технологий искусственного интеллекта в морскую отрасль, включая область автономных судов, требует совершенствования международно-правового регулирования в этой сфере.

Уже сейчас можно выделить основные тенденции развития правовой базы применительно к использованию ИИ в судоходстве [2, С.899].

Во-первых, ведущую роль в формировании новых стандартов играет Международная морская организация (ИМО). В мае 2018 года она приняла первые предварительные нормативные положения по конструкции и эксплуатации автономных транспортных средств. Ожидается, что в ближайшие годы эти положения будут существенно расширены и детализированы.

Во-вторых, активно обсуждается возможность разработки отдельной международной Конвенции по эксплуатации автономных торговых судов или включения соответствующего раздела в действующие Конвенции ИМО. Такая Конвенция позволит комплексно урегулировать данную сферу.

В-третьих, ряд государств, в частности, Норвегия, Дания, Нидерланды активно разрабатывают изменения в свое национальное законодательство с целью создания благоприятных условий для тестирования и использования беспилотных кораблей в своих территориальных водах. Подобные инициативы формируют передовой правовой опыт.

Можно предположить, что регулирование сферы искусственного интеллекта в морской отрасли будет постепенно совершенствоваться. При этом ключевая роль, вероятно, сохранится за деятельностью ИМО как главного межправительственного органа по безопасности мореплавания. Разработка унифицированных норм крайне важна для предотвращения правового хаоса.

С расширением автономности морских судов появляется принципиальная дилемма в области определения и распределения юрисдикции в ситуациях, когда ключевые функции — навигация, управление и принятие решений — реализуются не на самом корабле, а в удалённом управляющем центре, размещённом на территории другой страны. Указанный вопрос ставит под сомнение классический принцип «государства флага», который долгое время служил основой международного морского права. В традиционной «классической» модели судно рассматривается прежде всего как материальный объект, оснащённый экипажем и капитаном и подчинённый юрисдикции государства, чей флаг оно несёт.

Однако внедрение технологии удаленного управления приводит к значительному правовому расколу: физическая часть судна, корпус и груз, по-прежнему находятся под контролем государства флага, тогда как интеллектуальные элементы — навигационные и управляющие системы — переходят под юрисдикцию страны, где расположен центр управления. Согласно принципу «эффективной юрисдикции», ответственность за регулирование некоторых аспектов несут совместно страна порта приписки и государство, в котором расположен центр управления [3].

Оптимальной представляется гибридная модель, предполагающая дифференциацию компетенции в зависимости от характера правонарушения или обстоятельств дела. Данная схема, по существу, объединяет характеристики совместного и конкурентного рассмотрения.

Изначальная юрисдикция над судном, воспринимаемым как подвижный объект в открытых водах, принадлежит государству, под флагом которого оно плавает, что отражается в оценке конструктивных особенностей судна, мерах по предотвращению загрязнения и контроле над соблюдением международных договоров.

На сегодняшний день нормативное регулирование ориентируется на решение противоречий в сфере ответственности, определение правового статуса искусственного интеллекта и выработку нового международного договора.

Юридическая автономия развивается не путем отмены, а путем расширения методологического и виртуального аспектов юрисдикционного принципа. Вероятнее всего, дальнейшее усовершенствование правовой модели будет включать несколько уровней и учитывать юрисдикцию не только с точки зрения национального происхождения, но и на основе набора факторов, определяющих руководство, осуществление управленческих решений и контроль, вне зависимости от географической расположенности объекта.

Широкое внедрение инновационных технологий и автоматизация, особенно в сфере автономных судов, выявляет серьёзные пробелы и порождает неопределённость в существующем международном морском правовом поле.

Нормы, разработанные под экипажные суда, не учитывают характерные особенности автономного судоходства, что затрудняет распределение юрисдикционной ответственности, установление вины при инцидентах и обеспечение кибербезопасности. В ответ на эти вызовы международное сообщество, в частности Международная морская организация, активизирует усилия по созданию новой правовой базы, направленной на гармонизацию регламентов и адаптацию законодательства к технологическим изменениям

Пристатейный библиографический список

1. Гуцуляк В. Н. Правовое регулирование захода торговых судов в иностранные порты в условиях пандемии Covid-19 // Государство и право. 2020. № 7. С. 100–110.
2. Кириленко В. П., Алексеев Г. В. Гармонизация российского уголовного законодательства о противодействии киберпреступности с правовыми стандартами Совета Европы // Всероссийский криминологический журнал. 2020. Т. 14. № 6. С. 898–913.
3. Клюев В.В. Правовое регулирование использования автономных судов // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2018. №5 (78). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-regulirovanie-ispolzovaniya-avtonomnyh-sudov> (дата обращения: 07.11.2025)
4. Шлакина Е.Р. Роль коренных малочисленных народов севера в развитии Арктики: правовая перспектива / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры Международного и морского права. ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 46-50.

Для цитирования: Маркова С.Р. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОКАЗАНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ НА МОРСКИХ СУДАХ В УСЛОВИЯХ ОТСУТСТВИЯ СУДОВОГО ВРАЧА / научн.рук. А.С. Скаридов, д.ю.н., профессор; кафедра Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2025. № 4(33). С. 11-14.

Маркова С.Р.

Markova S.R.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

магистрант 1 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

Научный руководитель:

Скаридов А.С.

Skaridov A.S.

д.ю.н., профессор.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

профессор кафедры Международного и морского права,

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОКАЗАНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ НА МОРСКИХ СУДАХ В УСЛОВИЯХ ОТСУТСТВИЯ СУДОВОГО ВРАЧА

Аннотация: В данной исследовательской работе проведен анализ правовой реализации медицинской помощи на морских судах. Анализируются международное и национальное законодательство Российской Федерации, регламентирующих систему оказания высококвалифицированной медицинской помощи на объектах морской инфраструктуры. Также более детализировано рассмотрены положения законодательства Российской Федерации, направленных на правовое регулирование медицинского обслуживания в условиях отсутствия судового врача.

Ключевые слова: медицинская помощь, охрана и защита жизни на море, судовый врач.

LEGAL REGULATION OF MEDICAL CARE ON SHIPS IN THE ABSENCE OF A SHIP DOCTOR

Abstract: This research paper analyzes the legal implementation of medical care on ships. It examines the international and national legislation of the Russian Federation that regulates the system of medical care on board ships. The paper provides a detailed analysis of the legislation of the Russian Federation that governs the legal regulation of medical care provided by the crew of ships.

Keywords: medical assistance, protection and protection of life at sea, ship's doctor.

В условиях рейса члены экипажа морского судна не застрахованы от наступления несчастных случаев, приводящие к получению травм, заболеваний, вследствие чего требуется оказание медицинской помощи. Следовательно, обеспечение охраны и защиты жизни на море является ключевым фактором, включая в себя организованное медицинское обслуживание на объектах морской инфраструктуры.

Правовое регулирование обеспечения медицинской помощи на морских судах является актуальной темой выпускной квалификационной работы. На сегодняшний день, существующие пробелы в нормативной базе Российской Федерации, обеспечивающей организацию и обеспечение медицинской помощи на морских судах, усугубляют ситуацию на практике.

Конвенция 2006 года «О труде в морском судоходстве» (МОТ) является базисным источником, гарантирующим оказание квалифицированной медицинской помощи морякам на борту судов и на берегу. В соответствии с положениями Конвенции МОТ 2006 г. при длительном нахождении ста и более моряков на борту судна, медицинское обслуживание является обязанностью судового врача [1].

Ситуация обостряется на морских судах с количеством меньше ста членов экипажа судна и длительностью рейса меньше трех дней, поскольку в данном случае медицинская помощь оказывается одним из членов экипажа в условиях отсутствия судового врача. Для этого, моряку необходимо пройти специальные курсы по оказанию первой медицинской помощи или же иметь навыки в данной области, подтвержденные сертификатом.

Обучение членов экипажа оказанию медицинской помощи проходит в специальных образовательных и подготовительных учреждениях. При этом необходимо руководствоваться положениями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года.

Анализируя требования ПДНВ-78, считаем важным отметить, что при обучении оказания медицинской помощи, также необходимо использовать тренажеры или муляжи для действий медицинской помощи, которые требуют обязательной отработки, к примеру, введение инъекций [2]. Закрепление правил по использованию тренажерного оборудования, по нашему мнению, выступает важным требованием для участников международных отношений, в целях повышения навыков по оказанию первой медицинской помощи.

Обращаясь к национальному законодательству Российской Федерации в области медицинского обслуживания на борту морских судов, одним из нормативно-правовых актов выступает Приказа Министерства транспорта РФ от 04 июня 2018 г. № 224 «Об утверждении Устава службы на морских судах», в соответствии с пунктами 7.8. которого установлено, что медицинское обеспечение экипажа на борту судна осуществляется судовым врачом, находящимся в подчинении старшего помощника капитана [3]. На судах, не имеющих на борту судового врача, ответственность за медицинское обеспечение экипажа судна и выдачу лекарств возлагается на старшего помощника капитана или другого члена экипажа судна, успешно завершивших курс по медицинскому уходу, в соответствии с требованиями ПДНВ.

Нормативное регулирование Российской Федерации вступает в противоречие с международными требованиями в области проведения медицинских мероприятий. Так, Приказ Минздравсоцразвития РФ от 04 мая 2012 года № 477 предусматривает ограниченный перечень мероприятий, в частности только по восстановлению проходимости дыхательных путей и определению признаков жизни у пострадавшего и по проведению сердечно-легочной реанимации до появления признаков жизни:

- 1) запрокидывание головы с подъемом подбородка;
- 2) давление руками на грудину пострадавшего;
- 3) искусственное дыхание «Рот к носу» и «Нос ко рту» и другое [4].

Данный перечень носит ограничительный характер, не предусматривая другие медицинские случаи и сугубо мероприятия, к примеру, введение инъекций, назначение наркотических и психотропных веществ, отсутствует фиксированный объем медицинской помощи при острых заболеваниях и серьезных травмах, также неясны мероприятия и основные принципы плавсостава по медицинскому уходу за больными на борту судна.

Из правового анализа Конвенции МОТ 2006 г., мы также выяснили, что ответственные за медицинское обслуживание на борту судна лица должны получить удовлетворительные знания по завершении утвержденного компетентным органом власти курса теоретической и практической подготовки в области медицины.

В Российской Федерации ранее действующий Приказ Минздрава РФ от 8 октября 2015 г. № 707н закреплял требования к должности судового врача. Так, лица, претендующие на должность судового

врача должны были получить сертификаты по трем специальностям: общая врачебная практика, хирургия или терапия [5]. В настоящее время данный приказ утратил свою юридическую силу, позволяя сделать вывод о том, что на сегодняшний день помимо отсутствия даже требований к медицинским работникам, которые могут претендовать на должность судового врача, отсутствует правовое закрепление его медицинских обязанностей на национальном уровне РФ.

В условиях реальности многие члены экипажа отмечают, что базовые навыки и удовлетворительный минимум знаний не достаточны, чтобы оказывать должное медицинское обслуживание. Так, в одном инциденте на море, в котором моряк лишился конечности, один из членов экипажа морского судна отметил, что медицинские принадлежности на судне находятся в полном объеме, вплоть до хирургического скальпеля. Однако проблема заключается в том, что никто из членов экипажа судна, даже имеющие сертификат, удостоверяющий право на оказание медицинской помощи, не умеет им пользоваться.

Моряки отмечают, что в специализированных центрах капитан, штурман и другие члены экипажа судна обучаются оказанию первой медицинской помощи, а также курсам по проведению операций в ускоренном режиме и сжатой программе. Однако сжатость курса и сплошная теория не помогают в условиях рейса оказать медицинскую помощь пострадавшему моряку.

Мы согласны с мнением одного из членов секции «Морская медицина» научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, Сергея Желиховского. Так, по его мнению, необходимо, чтобы медицинскую помощь на борту судна была оказана специалистом, обладающим медицинским образованием [6].

Таким образом, на наш взгляд, складывается парадоксальная ситуация, заключающаяся в том, что члены экипажа судна, прошедшие обучение медицинских курсов в сжатой форме, получают сертификат с правом оказывать медицинскую помощь морякам, что, с юридической точки зрения, считается не совсем правильно. Фактически, моряк как обычное физическое лицо, не имеющее специализированного медицинского образования, оказывает медицинскую помощь, которая может привести только к ухудшению состояния здоровья моряка или не оказать помощи вообще, особенно в критических ситуациях.

По нашему мнению, может возникнуть вопрос об ответственности сертифицированных членов экипажа, оказавших медицинскую помощь, которая привела к ухудшению состояния здоровья пострадавшего или летальному исходу.

Анализ конкретных ситуаций из практики показал, что впоследствии ухудшения состояния здоровья пострадавшего репатрируют в ближайший порт для оказания уже квалифицированной медицинской помощи, а члены экипажа, которые обязаны оказывать медицинскую помощь, и оказали ее, не подвергаются ответственности.

В соответствии со статьей 124 УК Российской Федерации ответственность предусмотрена за неоказание медицинской помощи лицом, обязанным оказывать такую помощь. Однако статья 39 УК РФ не рассматривает причинение вреда охраняемым законом интересам в состоянии крайней необходимости, то есть для устранения опасности, составляющих угрозу данным интересам [7].

Отсюда, мы можем сделать вывод, что оказание медицинской помощи сертифицированными членами экипажа, даже если такая помощь была оказана неправильно и повлекла неблагоприятные последствия для пострадавшего, не рассматривается незаконным деянием. Преступлением будет считаться случай, если обязующиеся оказывать медицинскую помощь члены экипажа судна ее не оказали.

На основе вышеизложенного правового анализа реализации медицинского обслуживания на морских судах в условиях отсутствия высококвалифицированных специалистов, мы можем сделать следующие выводы:

1. Отсутствие судового врача на объектах морской инфраструктуры в условиях рейса меньше трех дней и количеством моряков меньше ста является противоречащим праву обращения членов экипажа судна за высококвалифицированной медицинской помощью в соответствии с требованиями Международной организации труда 2006 года;

2. Проблема заключается и в отсутствии закрепления правового статуса судового врача и его обязанностей в Российской Федерации, что является результатом отсутствия медицинских работников на борту судна на практике.

Подводя итоги вышесказанному, считаем, что необходимо усовершенствование нормативно-правовой базы, а именно разработка требований к должности судового врача, закрепление правового статуса судового врача. Идея о присутствии высококвалифицированного врача на борту морского судна, не зависимо от количества моряков и длительности рейса, не должна казаться «изыском».

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» от 23.02.2006 (ред. от 10.02.2016) [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://base.garant.ru/2565251/> (дата обращения: 10.10.2025)
2. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты от 07.07.1978 (с изм. от 13.05.2021) [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://base.garant.ru/2540787/> (дата обращения: 10.10.2025)

3. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 04.06.2018 № 224 «Об утверждении Устава службы на морских судах» [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71924742/> (дата обращения: 10.10.2025)
4. Приказ Министерство здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 04.05.2012 № 477н «Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи» (с изм. от 07 ноября 2012 года) [Электронный ресурс] / Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_129862/ (дата обращения: 10.10.2025)
5. Приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 08.10.2015 № 707н «Об утверждении Квалификационных требований к медицинским и фармацевтическим работникам с высшим образованием по направлению подготовки «Здравоохранение и медицинские науки» (с изм. и доп. от 22 марта 2023 г.) [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://base.garant.ru/71231064/> (дата обращения: 10.10.2025)
6. Обзор новостей «Федеральное Агентство морского и речного транспорта» от 07.01.2024 года // [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://morflot.gov.ru/novosti/lenta/v-minuvshem-godu-morskimi-spasatelyami-rossii-spaseno-i-evakuirovano-bolee-550-chelovek/> (дата обращения: 10.10.2025)
7. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 31.07.2025) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2025) [Электронный ресурс] / Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/ (дата обращения: 10.10.2025)

Для цитирования: Меликбекян Э.А. ПРОБЛЕМЫ РАЗГРАНИЧЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ТУРОПЕРАТОРА И МОРСКОГО ПЕРЕВОЗЧИКА ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ КРУИЗОВ / научн.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2025. № 4(33). С. 14-17.

Меликбекян Э.А.

Melikbekyan E.A.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

магистрант 3 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

Научный руководитель:

Цветкова Ю.С.

Tsvetkova Yu.S.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

старший преподаватель кафедры Международного и морского права

ПРОБЛЕМЫ РАЗГРАНИЧЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ТУРОПЕРАТОРА И МОРСКОГО ПЕРЕВОЗЧИКА ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ КРУИЗОВ

Аннотация: В статье исследуются актуальные проблемы разграничения ответственности между туроператором и морским перевозчиком при организации круизов. Рассматриваются особенности правового регулирования данных отношений в российском и международном законодательстве. Анализируется судебная практика по спорам, связанным с причинением вреда туристам во время морских круизов. Особое внимание уделяется вопросам страхования ответственности участников правоотношений и механизмам защиты прав туристов. На основе проведенного исследования формулируются предложения по совершенствованию действующего законодательства с учетом современных тенденций развития морского туризма и международного опыта правового регулирования.

Ключевые слова: морской туризм, туроператор, морской перевозчик, гражданско-правовая ответственность, защита прав туристов, страхование ответственности, международное частное право.

PROBLEMS OF DELIMITATION OF LIABILITY BETWEEN TOUR OPERATOR AND MARITIME CARRIER IN CRUISE ORGANIZATION

Abstract: The article examines current problems of delimiting liability between tour operators and maritime carriers in cruise organization. The features of legal regulation of these relations in Russian and international legislation are considered. The judicial practice on disputes related to harm caused to tourists during sea cruises is analyzed. Special attention is paid to liability insurance issues of legal relationship participants and mechanisms for protecting tourists' rights. Based on the conducted research, proposals are formulated to improve current legislation, taking into account modern trends in maritime tourism development and international experience in legal regulation.

Keywords: maritime tourism, tour operator, maritime carrier, civil liability, protection of tourists' rights, liability insurance, private international law.

Динамичное развитие морского туризма в современных условиях сопровождается значительным усложнением правовых отношений между участниками данного рынка. Особую актуальность приобретает проблематика разграничения ответственности между ключевыми субъектами – туроператором и морским перевозчиком. Сложность данного вопроса обусловлена комплексным характером круизного продукта, включающего как туристические, так и транспортные услуги, что создает определенные сложности в определении границ ответственности каждого участника правоотношений [1].

Морской туризм представляет собой сложное правовое явление, характеризующееся множественностью применимых правовых режимов. Правоотношения в данной сфере регулируются нормами различных отраслей права: гражданского, предпринимательского, морского, международного частного права. При этом существенной проблемой является определение приоритетности применения тех или иных норм в конкретных ситуациях.

Специфика круизного туризма заключается в том, что турист вступает в правоотношения с туроператором, заключая договор о реализации туристского продукта, однако фактическое оказание значительной части услуг осуществляется морским перевозчиком. Данная особенность порождает сложности в определении субъекта ответственности в случае ненадлежащего оказания услуг или причинения вреда туристу.

В международном праве отсутствует единый документ, комплексно регулирующий вопросы ответственности в сфере морского туризма. Отдельные аспекты данных правоотношений регулируются различными международными конвенциями, среди которых особое значение имеет Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года [14].

Российское законодательство характеризуется фрагментарностью регулирования ответственности в сфере морского туризма. Основные нормы содержатся в Федеральном законе «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» и Кодексе торгового мореплавания РФ, однако механизм их взаимодействия недостаточно определен [5, 6].

Существенной проблемой является отсутствие специальных норм, учитывающих специфику морских круизов. Законодательство не содержит четких критериев разграничения ответственности между туроператором и морским перевозчиком, что создает сложности в правоприменительной практике.

Изучение судебной практики показывает наличие существенных разногласий в подходах судов к определению надлежащего ответчика в спорах, связанных с некачественным оказанием услуг во время морского круиза. В частности, суды по-разному определяют пределы ответственности туроператора за действия привлеченных им морских перевозчиков [3]. Верховный Суд Российской Федерации в своих определениях последовательно придерживается позиции о необходимости комплексного применения норм различных отраслей законодательства при разрешении споров в сфере морского туризма [12]. При этом суды нижестоящих инстанций сталкиваются с существенными трудностями при определении надлежащего ответчика в спорах о возмещении вреда, причиненного во время морского круиза. Данная проблема усугубляется отсутствием единообразного подхода к толкованию положений законодательства о защите прав потребителей применительно к морским круизам.

Основная коллизия, с которой сталкиваются суды, заключается в конкуренции норм Федерального закона «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» и Закона «О защите прав потребителей» (далее – ЗоЗПП), с одной стороны, и специальных норм Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) и Афинской конвенции 1974 года – с другой.

Природа ответственности туроператора по ЗоЗПП — это ответственность за исполнение обязательства по договору, которая не зависит от вины. Турист заключает договор с одним лицом — туроператором, и именно он отвечает за качество и безопасность всех услуг в пакете, включая перевозку. С точки зрения ЗоЗПП, перевозчик — это лишь третье лицо, привлеченное туроператором для исполнения своих обязательств.

Например, ЗоЗПП устанавливает практически неограниченную ответственность туроператора за действия третьих лиц (перевозчика), на которых было возложено исполнение обязательств по договору. Туроператор отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору о реализации туристского продукта, независимо от того, кем непосредственно оказывались услуги [10].

В то же время, КТМ РФ и Афинская конвенция, как специальные акты, регулирующие морскую перевозку пассажиров, содержат существенные ограничения. В частности, ст. 3 Афинской конвенции устанавливает пределы ответственности перевозчика за вред жизни и здоровью пассажира. Перевозчик также может быть освобожден от ответственности, если докажет, что вред причинен по вине самого пассажира или в результате обстоятельств, которые он не мог предвидеть. Ответственность перевозчика на основании настоящей статьи относится только к ущербу, причиненному происшествиями, которые произошли во время перевозки. Бремя доказывания того, что происшествие, явившееся причиной ущерба, произошло во время перевозки, а также размера ущерба возлагается на истца [14].

Особую значимость в контексте исследуемой проблематики приобретает институт страхования ответственности участников правоотношений в сфере морского туризма. Действующее законодательство предусматривает обязательное страхование ответственности туроператора, однако существующие механизмы не в полной мере учитывают специфику морских круизов.

Требуется разработка специальных норм, регулирующих особенности страхования ответственности участников правоотношений в сфере морского туризма. Целесообразно создание специализированных страховых продуктов, учитывающих специфику морских круизов. Особого внимания заслуживает практика формирования компенсационных фондов, обеспечивающих защиту прав туристов в случае несостоятельности туроператора или морского перевозчика [9].

В контексте страхования ответственности участников правоотношений в сфере морского туризма существенной проблемой является определение перечня страховых рисков. Действующее

законодательство не содержит исчерпывающего перечня рисков, подлежащих обязательному страхованию, что создает неопределенность в правоприменительной практике [8]. Отдельного внимания заслуживает проблема взаимодействия страховых компаний, осуществляющих страхование ответственности туроператора и морского перевозчика. Необходимо законодательное закрепление механизмов координации действий страховщиков при наступлении страховых случаев.

Развитие цифровых технологий создает новые проблемы в сфере разграничения ответственности туроператора и морского перевозчика. Особую актуальность приобретают вопросы ответственности при реализации круизных туров через онлайн-платформы и агрегаторы [13].

Существенной проблемой является определение статуса и пределов ответственности цифровых платформ, выступающих посредниками между туристом, туроператором и морским перевозчиком.

Определение применимого права также является значимой проблемой, которая приобретает особую актуальность в случаях, когда туроператор и морской перевозчик являются резидентами различных государств [4]. Практика показывает, что суды зачастую сталкиваются с необходимостью применения сложных коллизионных привязок для определения права, подлежащего применению к различным аспектам спорных правоотношений.

В контексте международного частного права особое значение приобретает вопрос о соотношении императивных норм различных правопорядков. Так, нормы о защите прав потребителей, действующие в стране постоянного места жительства туриста, могут вступать в противоречие с положениями морского права страны регистрации судна.

Отдельного внимания заслуживает вопрос ответственности за нарушение сроков оказания услуг в рамках морского круиза. На практике возникают ситуации, когда задержка отправления судна может быть вызвана как действиями морского перевозчика, так и обстоятельствами, за которые отвечает туроператор [3]. В таких случаях определение надлежащего ответчика требует тщательного анализа причинно-следственных связей между действиями участников правоотношений и наступившими неблагоприятными последствиями.

Проблема разграничения ответственности особенно актуальна в контексте обеспечения качества услуг, предоставляемых во время морского круиза. Судебная практика демонстрирует различные подходы к определению субъекта ответственности в зависимости от характера нарушения [12]. Например, при некачественном оказании услуг питания на борту судна может возникать вопрос о распределении ответственности между туроператором, морским перевозчиком и непосредственным исполнителем услуг.

Особую значимость приобретает вопрос ответственности за обеспечение безопасности туристов во время морского круиза. Законодательство устанавливает повышенные требования к безопасности морских перевозок, однако механизм распределения ответственности между туроператором и перевозчиком требует дополнительной регламентации [6].

Рассмотрим практический пример: пассажир во время круиза получает травму (например, перелом) из-за падения на мокрой, не убранной вовремя палубе судна.

Ответственность перевозчика регулируется специальными нормами. Перевозчик будет нести ответственность, если не докажет, что принял все разумные меры для предотвращения инцидента. Его ответственность, вероятно, будет ограничена лимитами Афинской конвенции. Ответственность туроператора регулируется общими нормами о турпродукте. С точки зрения ЗоЗПП, туроператор продал туристу услугу (круиз), которая оказалась небезопасной. Турист вправе предъявить требование о возмещении вреда в полном объеме непосредственно туроператору, ссылаясь на ЗоЗПП.

Именно здесь и возникает проблема разграничения: должен ли туроператор отвечать в полном объеме за операционную небрежность (неубранную палубу) морского перевозчика? Или же туроператор отвечает только за «пакет» (т.е. за сам факт организации перевозки), а за безопасность на борту отвечает исключительно перевозчик в рамках КТМ РФ? Судебная практика склоняется к тому, что туроператор отвечает перед туристом за все, а далее вправе предъявить регрессный иск к перевозчику.

Право туроператора на регресс к морскому перевозчику, особенно иностранному, на практике является иллюзорным. Даже если российский суд взыщет с туроператора полную сумму ущерба по ЗоЗПП, туроператор при попытке регресса столкнется с препятствиями: проблема юрисдикции, проблема применимого права, проблема лимитов, проблема доказывания.

Существенной процессуальной проблемой является сложность доказывания обстоятельств причинения вреда во время морского круиза. Туристы зачастую сталкиваются с трудностями при сборе доказательств, подтверждающих факт нарушения их прав, особенно в случаях, когда нарушение произошло в открытом море [7].

Представляется целесообразным проведение работы по унификации правового регулирования ответственности в сфере морского туризма на международном уровне. Данная работа должна быть направлена на создание единообразных подходов к определению пределов ответственности туроператора и морского перевозчика [11].

Важным направлением развития правового регулирования является повышение роли саморегулируемых организаций в сфере морского туризма. Опыт развитых стран показывает эффективность делегирования части контрольных функций профессиональным объединениям участников рынка [2].

В рамках Европейского Союза сформирована достаточно эффективная система правового регулирования ответственности в сфере морского туризма. Директива 2015/2302 устанавливает базовые принципы ответственности организаторов путешествий и поставщиков услуг. Принципиально важным является положение о невозможности полного освобождения организатора путешествия от ответственности путем ссылки на действия морского перевозчика [4].

В современных условиях особую значимость приобретает вопрос ответственности за соблюдение экологических требований при осуществлении морского туризма. Международное морское право устанавливает достаточно жесткие требования к экологической безопасности морских судов, однако механизм распределения ответственности между туроператором и перевозчиком за их соблюдение требует дополнительной правовой регламентации [7].

Анализ международной практики показывает тенденцию к унификации подходов к регулированию ответственности в сфере морского туризма. Особый интерес представляет опыт Европейского Союза, где сформирована комплексная система защиты прав туристов, основанная на принципе солидарной ответственности организаторов путешествий и поставщиков услуг [4].

События последних лет, связанные с пандемией COVID-19, выявили существенные пробелы в правовом регулировании ответственности при наступлении форс-мажорных обстоятельств. Отсутствие четких критериев распределения рисков между туроператором и морским перевозчиком приводит к возникновению сложных правовых коллизий [13].

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о необходимости системного совершенствования правового регулирования ответственности туроператора и морского перевозчика при организации круизов. Основные проблемы в данной сфере связаны с отсутствием четких критериев разграничения ответственности между участниками правоотношений, сложностью применения различных правовых режимов к отношениям в сфере морского туризма, несовершенством механизмов защиты прав туристов в случае причинения им вреда во время морского круиза.

Решение указанных проблем требует комплексного подхода, учитывающего как международный опыт, так и специфику российской правовой системы. При этом особое внимание следует уделить обеспечению баланса интересов всех участников правоотношений в сфере морского туризма.

Представляется, что дальнейшее развитие правового регулирования должно идти по пути гармонизации различных правовых режимов, применяемых к отношениям в сфере морского туризма. Важным направлением является также совершенствование механизмов страховой защиты прав туристов и развитие института досудебного урегулирования споров. В условиях цифровизации туристской индустрии особую актуальность приобретает вопрос правового регулирования ответственности при использовании современных технологий в сфере морского туризма. Данный аспект требует отдельного внимания законодателя и дальнейших научных исследований.

Таким образом, эффективное решение проблемы разграничения ответственности туроператора и морского перевозчика возможно только при условии комплексного совершенствования законодательства с учетом современных тенденций развития туристской индустрии и международного опыта правового регулирования в данной сфере.

Пристатейный библиографический список:

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ
2. Федеральный закон от 24.11.1996 № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации»
3. Закон от 02.07.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации»
4. Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 «О защите прав потребителей»
5. Обзор судебной практики Верховного Суда РФ № 4 (2023) (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2023)
6. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей»
7. Directive (EU) 2015/2302 of the European Parliament and of the Council of 25 November 2015 on package travel and linked travel arrangements
8. Морозов М.А., Морозова Н.С. Предпринимательство и конкуренция в туризме. М.: РосНОУ, 2022
9. Скворцова Т.А., Григорян А.А. Морское право: учебное пособие. М.: Юстиция, 2023.
10. Иванов А.П. Правовое регулирование морского туризма в России // Морское право. 2023. №2
11. Галимова Л.И., Галимов Ш.Ш. Морские круизы в России: современное состояние и проблемы развития. Современные проблемы сервиса и туризма, 2021, С. 30-38
12. Smith J.R. Digital Tourism: Legal Challenges and Solutions // International Journal of Tourism Law. 2022. Vol. 15
13. Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974
14. Wilson M. Tourism Law and Liability. Oxford University Press, 2023.

Для цитирования: Соннова Д.В., Шабеева П.И. ПРАВОВЫЕ КОЛЛИЗИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛЕДОКОЛЬНОЙ ПРОВОДКИ В АРКТИКЕ: ОБЯЗАННОСТЬ ГОСУДАРСТВА ИЛИ КОММЕРЧЕСКАЯ УСЛУГА? / научн.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2025. № 4(33). С. 18-21.

Соннова Д.В.

Sonnova D.V.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

Бакалавр профиля «Правовое обеспечение деятельности водного транспорта»

Шабеева П.И.

Shabaeva P.I.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

Бакалавр профиля «Правовое обеспечение деятельности водного транспорта»

Научный руководитель:

Цветкова Ю.С.

Tsvetkova Yu.S.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

старший преподаватель кафедры Международного и морского права

ПРАВОВЫЕ КОЛЛИЗИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛЕДОКОЛЬНОЙ ПРОВОДКИ В АРКТИКЕ: ОБЯЗАННОСТЬ ГОСУДАРСТВА ИЛИ КОММЕРЧЕСКАЯ УСЛУГА?

Аннотация: Авторы рассматривают правовые коллизии, связанные с обеспечением ледокольной проводки в Арктике, на пересечении государственной обязанности и коммерческих услуг. Арктика, обладая стратегическим значением, становится центральной ареной для взаимодействия государств, бизнеса и международного права. Основное внимание уделяется вопросу о том, должны ли ледокольная проводка и безопасность навигации по Северному морскому пути (СМП) рассматриваться как государственная обязанность или коммерческая услуга. В статье анализируются преимущества и недостатки коммерческой модели, а также рассматриваются международные стандарты и требования, действующие в Арктике. Проводится анализ существующих правовых актов и норм, регулирующих деятельность в регионе, а также отмечается необходимость компромисса между интересами государства и бизнеса.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, ледокольная проводка, правовые коллизии, международное морское право, государственно-частное партнерство, коммерческая услуга.

LEGAL CONFLICTS IN PROVIDING ICEBREAKING SERVICES IN THE ARCTIC: A STATE DUTY OR A COMMERCIAL SERVICE?

Abstract: The authors consider the legal conflicts related to the provision of icebreaking wiring in the Arctic at the intersection of government duties and commercial services. The Arctic, with its strategic importance, is becoming a central arena for interaction between states, business and international law. The focus is on the question of whether icebreaking and navigation safety along the Northern Sea Route (NSR) should be considered as a government obligation or a commercial service. The article analyzes the advantages and disadvantages of the commercial model, as well as examines international standards and requirements in force in the Arctic. The analysis of existing legal acts and norms governing activities in the region is carried out, and the need for a compromise between the interests of the state and business is noted.

Keywords: Arctic, Northern Sea Route, icebreaking, legal conflicts, international maritime law, public-private partnership, commercial service.

Арктика – это не только край вечных льдов, но и пространство, где столкновение амбиций государств, коммерческих интересов и вызовов международного права приобретают большую значимость. Каждый год значимость региона возрастает благодаря богатым ресурсам, включая запасы углеводородов, минералов и круглогодичное плавание по СМП [6]. Это превращает Арктику в ключевой элемент мировой политики и экономики и позиционирует её как ключевую: «станет альтернативой традиционным морским путям между Европой и Азией» [8].

Однако вслед за открывающимися возможностями возникают и коллизии, требующие юридического урегулирования. Одной из важнейших является обеспечение ледокольной проводки: должна ли она считаться обязанностью государства, как гаранта безопасности и суверенитета, или являться платной коммерческой услугой, подчиняющейся законам рынка?

Ледокольная проводка – это не вспомогательная техническая операция, а системообразующий элемент функционирования СМП, обеспечивающий физическую возможность и безопасность мореплавания в суровых ледовых условиях. Ледокол, как ключевая составляющая системы ледокольной проводки, фактически выступает гарантом безопасного продвижения судна, что способствует сохранению жизни экипажа и целостности грузов. К тому же ледоколы нового поколения с атомной энергетической установкой должны быть способны обеспечить круглогодичные проводки по всей акватории Северного морского пути [9]. В свою очередь, ледокольная проводка играет значительную роль в предотвращении катастроф, снижении риска человеческих жертв и минимизации экологического ущерба в хрупкой и уязвимой арктической экосистеме. Следовательно, ледокольная проводка не

является лишь технической процедурой. Это необходимая мера безопасности, без которой навигация через покрытые льдом воды становится невозможной или сопряженной с огромными рисками.

В данном контексте возникает коллизия: если безопасность мореплавания – это обязанность государства, то почему бы ледокольную проводку не рассматривать как часть этих обязательств?

Ледокольная проводка обеспечивает:

- Защиту судов от столкновений с ледовыми образованиями.
- Помощь в навигации в условиях ограниченной видимости.
- Устранение рисков, связанных с возможными авариями и катастрофами, которые могут привести к потере жизни и ущербу для окружающей среды.

Таким образом, ледокольная проводка представляет собой не только коммерческое предприятие, но и важный аспект государственной безопасности, обеспечивающий национальный суверенитет и обороноспособность в Арктическом регионе. Однако содержание ледокольного флота сопряжено с высокими затратами, что делает актуальной разработку гибридной коммерческо-государственной модели, где данная услуга предоставляется на платной основе. Высокие издержки этого бизнеса подтверждает и генеральный директор государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» Алексей Лихачев: «Бизнес в Арктике непростой. Он требует того, чтобы государство взяло на себя часть рисков. Государство берет их на себя — даже в сложной бюджетной ситуации продолжается инвестирование в инфраструктуру, системы связи, в строительство ледоколов» [8]. Ледокольная проводка, будучи ключевым элементом этой инфраструктуры, также требует значительных инвестиций. В свою очередь, потенциальное внедрение коммерческой составляющей в систему ледокольного обеспечения обладает рядом стратегических преимуществ.

Во-первых, это повышение гибкости и конкурентоспособности. Рыночный подход делает ледокольную проводку более гибкой и эффективной. Частные операторы могут быстро реагировать на изменения, например, на рост цен на топливо, и предлагать клиентам гибкие тарифы. «Транспортную систему в Арктической зоне РФ необходимо развивать комплексно», как заявил глава Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков [10]. Конкуренция заставляет компании постоянно снижать издержки и оптимизировать работу.

Во-вторых, конкурентная среда выступает катализатором повышения качества сервиса. Частные компании, стремясь к укреплению рыночных позиций, заинтересованы во внедрении передовых технологий судовождения именно в ледовых условиях, современных практик управления рисками и обеспечения высочайших стандартов безопасности. Наглядным подтверждением этой тенденции служит масштабный проект Единой платформы цифровых сервисов (ЕПЦС СМП), который предоставляет капитанам, логистическим компаниям, судовладельцам и представителям страховых компаний целый ряд критически важных инструментов. Как поясняет Александр Таскаев – директор департамента интеллектуальных систем автоматизации компании САТЕЛ, капитаны судов смогут в реальном времени оценить обстановку, что «повысит уровень безопасности и позволит прокладывать маршрут с высокой точностью» [11]. Особую ценность для ледокольной проводки представляют такие блоки платформы, как «гидрометеорологическое обеспечение и ледовая обстановка» и безопасность мореплавания», которые напрямую способствуют оптимизации маршрутов в сложной ледовой обстановке и минимизации рисков. Таким образом, вся отрасль становится технологичнее и безопаснее.

В-третьих, данная модель снижает нагрузку на государственный бюджет. Передача функций ледокольной проводки в ведение частных операторов создает условия для сокращения государственных затрат на содержание неатомного ледокольного флота. Масштаб бюджетных ассигнований подтверждает этот приоритет: только на строительство новых атомных ледоколов и развитие портовой инфраструктуры Севморпути в рамках федерального проекта «Развитие Большого Северного морского пути» в бюджете РФ на 2026 год и на плановый период 2027–2028 годов закладывается почти 138 млрд рублей [7]. Таким образом, партнерство с бизнесом позволяет государству сконцентрировать ресурсы на стратегических и капиталоемких направлениях, таких как развитие портовой инфраструктуры, навигационно-гидрографическое обеспечение и, что особенно важно, содержание и развитие уникального атомного ледокольного флота, являющегося ключевым конкурентным преимуществом и национальным достоянием России.

Однако, несмотря на очевидные преимущества, полагаться исключительно на коммерческие модели также сопряжено с опасностями, обусловленными самой сущностью рыночных отношений.

1. Риск снижения стандартов безопасности. Делегирование функций частному оператору создает системный конфликт интересов. Компания, максимизируя прибыль, может быть мотивирована к скрытой экономии – отсрочке капитального ремонта, оптимизации расходов на подготовку экипажей и сокращению операционных расходов на подготовку экипажей и сокращению операционных резервов. Государству-регулятору сложно отследить такие действия, что в долгосрочной перспективе создает накапливающиеся угрозы для безопасности мореплавания.

2. Рыночный сбой и дефицит инвестиций. В условиях макроэкономической нестабильности или резкого сокращения грузопотока коммерческий оператор может оказаться неплатежеспособным. Складывающаяся в последние годы напряженная геополитическая обстановка привела к усилению санкционного давления на российские арктические проекты под угрозой оказался общий объем грузов в 200 млн т в год [12], что наглядно демонстрирует уязвимость логистической системы Севморпути к

внешним шокам. В отличие от государства, частный оператор не несет стратегической ответственности за функционирование СМП, и его банкротство способно парализовать всю логистическую систему. Более того, частный потенциальный инвестор может уклоняться от долгосрочных и дорогостоящих инвестиций в строительство ледоколов нового поколения, что ставит под угрозу технологическое развитие арктической инфраструктуры в будущем.

Ситуация усложняется международным контекстом. Международное морское право базируется не только на Конвенции ООН по морскому праву 1982 года [3], но и на комплексе актов Международной морской организации (ИМО) [13], включая SOLAS [2], MARPOL [1] и другие соглашения. В основе этих документов лежит принцип свободы мореплавания, который становится критически важным в условиях, когда маршруты через Арктику становятся всё более доступными.

Российская Федерация настаивает на том, что Северный морской путь является ее внутренним транспортным коридором, и именно она вправе определять порядок его использования. В рамках своей правовой системы Россия установила обязательные правила, закрепленные в Федеральном законе №155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ» [4], и Кодексе торгового мореплавания [5]. Также Россия принимает множество подзаконных актов, регулирующих заход судов в порты, экологические нормы и технические проверки. Это создает комплекс требований, которые на практике часто воспринимаются иностранными судовладельцами как чрезмерные. В частности, их жалобы касаются строгих экологических стандартов (очистка балластных вод, установка фильтров для выхлопа), длительных проверок технического состояния судов и дополнительных фискальных издержек при оформлении документов. Европейские операторы контейнерных перевозок отмечают, что такие меры увеличивают сроки доставки и расходы, что снижает привлекательность маршрута и может негативно сказаться на конкурентоспособности СМП как транспортного коридора.

Таким образом, ледокольная проводка в Арктике выходит далеко за рамки технической операции. Это комплексный правовой и экономический вопрос, где пересекаются государственные обязанности по обеспечению безопасности, коммерческие интересы бизнеса и международные обязательства по морскому праву.

Создание правовой основы для Северного морского пути сталкивается с противотечением между потребностью в централизованном управлении и выгодой от введения рыночных инструментов. Данная коллизия находит свое выражение в обнаружении ответа на ключевой вопрос: возможно ли функционирование такой сложной и высокорисковой системы, как СМП, на принципах свободной конкуренции, или же оно объективно требует монопольного контроля со стороны государства?

Анализ функционирования СМП демонстрирует, что чисто рыночная модель в данном контексте неприменима. Ледокольная проводка – это естественная монополия, так как содержание нескольких конкурирующих ледокольных флотов на одном маршруте экономически невыгодно. Именно этим обусловлена доминирующая роль государства, представленную Госкорпорацией «Росатом», выступающей единым оператором атомного ледокольного флота, осуществляющей управление навигацией и устанавливающей тарифы на проводку. В данном аспекте коммерческая деятельность «Росатома» в этой сфере основывается на реализации его монопольного права на оказание услуг ледокольного обеспечения.

Однако было бы неправильно редуцировать всю экономико-правовую модель СМП исключительно к чистой монополии. Более уместным представляется охарактеризовать ее как регулируемую государством естественную монополию с элементами конкурентного рынка на уровне сервисного обеспечения. Коммерция и конкуренция не устраняются, а переносятся на иные уровни, создавая многоуровневую гибридную модель:

- Уровень инфраструктуры (монополия): Госкорпорация «Росатом» контролирует ледокольный флот и систему управления, выступая аналогом монополиста на железнодорожные пути.
- Уровень судоходства и логистики (конкуренция): Частные и государственные судоходные компании (такие как «Совкомфлот», «Новатэк» и другие) конкурируют за контракты на перевозку грузов, оптимизируют свои логические цепочки и борются за привлечение клиентов.
- Уровень сервисного обеспечения (конкуренция): Формируется конкурентный рынок сопутствующих услуг, включая судоремонт, снабжение, страхование и аварийно-спасательную готовность.

Таким образом, коммерческая модель не просто отсутствует, а оказывается «встроенной» в государственную инфраструктурную монополию. Ограниченная конкуренция на уровнях логистики и сервисов выполняет критически важную функцию, служа стимулом к инновациям и снижению издержек, а также привлекая частные инвестиции в строительство коммерческого флота и сдерживая рост конечной стоимости логистических услуг для грузоотправителей.

Юридическая задача заключается в нахождении баланса между рисками двух крайностей. С одной стороны, риск монополизации может проявляться в потенциальном злоупотреблении доминирующим положением, включая завышение тарифов, бюрократизацию процесса и отсутствие стимулов к повышению операционной эффективности со стороны инфраструктурного оператора. С другой стороны, риск «хаотичной» конкуренции, возникающей при попытке ее распространения на ледокольную проводку, может привести к снижению стандартов безопасности, недостаточной

согласованности действий участников в условиях ледовой обстановки и увеличению экологических угроз.

Проведённый анализ позволяет ответить на ключевой вопрос исследования относительно правовой природы ледокольной проводки. Эта услуга обладает двойственным характером. Государство обеспечивает безопасность и защиту национальных интересов, выполняя функции инфраструктурного монополиста и главного регулятора. Частный сектор занимается коммерческой деятельностью и развитию маршрута, используя возможности, создаваемые государством. Перспективы развития правового регулирования видятся в дальнейшей детализации этой гибридной модели, включая усовершенствование механизмов государственно-частного партнерства, тарифообразования и распределения рисков между участниками.

Пристатейный библиографический список:

1. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ) (Лондон, 2 ноября 1973 г.) (с изменениями и дополнениями) // ГАРАНТ
2. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) (Лондон, 1 ноября 1974 года) (с изменениями и дополнениями) // ГАРАНТ
3. «Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву» (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) // КонсультантПлюс
4. Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» от 31.07.1998 N 155-ФЗ (последняя редакция) // КонсультантПлюс
5. «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 N 81-ФЗ(ред. от 22.06.2024)(с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // КонсультантПлюс
6. Официальный сайт ФГБУ Главсевморпуть // ФГБУ «ГлавСевморпуть», 2025. — URL: <https://nsr.rosatom.ru/> (Дата обращения: 15.10.2025).
7. На федпроект «Развитие Большого Северного морского пути» в 2026–2028 годах направят 138 млрд рублей // ИАА «ПортНьюс», 2004–2005. — URL: <https://portnews.ru/news/382629/> (Дата обращения: 15.10.2025)
8. Северный морской путь даст импульс развитию экономики России и международной логистики // Фонд «Росконгресс», 2025. — URL: https://forumspb.com/news/news/severnyj-morskoj-put-dast-tolchok-razvitiyu-ekonomiki-rossii-i-mezhdunarodnoj-logistiki/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (Дата обращения: 15.10.2025).
9. Пути российских ледоколов. Ледокольное обеспечение СМП и направления развития ледоколов и ледокольных судов. Судостроение. Статьи журнала // Neftegaz.RU, 2025. — URL: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/sudostroenie/654653-puti-rossijskikh-ledokolov-ledokolnoe-obespechenie-smp-i-napravleniya-razvitiya-ledokolov-i-ledokoln/> (Дата обращения: 15.10.2025).
10. Как будут управлять грузопотоками по Севморпути. Транспортировка и хранение // Neftegaz.RU, 2025. — URL: <https://neftegaz.ru/science/transportation/736513-kak-budut-upravlyat-gruzopotokami-po-sevmorputi/> (Дата обращения: 15.10.2025).
11. На строительство цифровой экосистемы Севморпути потратят 3,8 млн руб. // Рамблер/новости, 2025. — URL: <https://news.rambler.ru /internet/50106938-na-stroitelstvo-tsifrovoy-ekosistemy-sevmorputi-potratyat-3-8-mln-rub/> (Дата обращения: 15.10.2025).
12. Арктическая зона Российской Федерации: риски и перспективы развития // ООО «Яков и Партнёры», 2025. — URL: <https://yakovpartners.ru/publications/arkticheskaya-zona-rf-riski-i-perspektivy/> (Дата обращения: 15.10.2025).
13. International Maritime Organization // IMO — URL: <https://www.imo.org/> (Дата обращения: 15.10.2025).

Для цитирования: Соснина С.А., Меликбекян Э.А. ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ: СООТНОШЕНИЕ ЧАСТНЫХ И ПУБЛИЧНЫХ НАЧАЛ / научн.рук. А.С.Скаридов, д.ю.н., профессор; профессор кафедры Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2025. № 4(33). С. 21-25.

Соснина С.А.

Sosnina S.A.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

магистрант 3 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

Меликбекян Э.А.

Melikbekyan E.A.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

магистрант 3 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

Научный руководитель:

Скаридов А.С.

Skaridov A.S.

д.ю.н., профессор

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

профессор кафедры Международного и морского права,

**ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ:
СООТНОШЕНИЕ ЧАСТНЫХ И ПУБЛИЧНЫХ НАЧАЛ**

Аннотация: В статье анализируется правовая природа договора морской перевозки пассажира как комплексного института, сочетающего частноправовые и публично-правовые начала в единой системе международного и национального регулирования. Исследование сопоставляет нормы Афинской конвенции 1974 года в редакции Протокола 2002 года и положения главы о пассажирских перевозках Кодекса торгового мореплавания РФ, акцентируя консенсуальный характер договора, презумпцию вины перевозчика в типовых морских инцидентах и специфику определения периода перевозки для целей ответственности. Показано, что имплементация Протокола 2002 года в России усилила защиту пассажиров через обязательное страхование и повышение пределов ответственности, при сохранении исключений для событий непреодолимой силы и вооруженных конфликтов. На материале нормативных положений и современной практики пассажирского судоходства обосновывается баланс интересов сторон: свобода договора и право пассажира на отказ - с одной стороны, и механизмы распределения рисков и бремя доказывания - с другой. Рост объема морских и круизных перевозок подтверждает актуальность гармонизации КТМ РФ с унифицированными стандартами Афинской системы и необходимость дальнейшего уточнения процедурных правил предъявления требований и страхового покрытия.

Ключевые слова: договор морской перевозки пассажиров, Афинская конвенция, ответственность перевозчика, Кодекс торгового мореплавания РФ, страхование пассажиров, частноправовые и публичные элементы, компенсация ущерба.

**LEGAL NATURE OF THE CONTRACT OF CARRIAGE OF PASSENGERS BY SEA: BALANCE OF
PRIVATE AND PUBLIC LAW ELEMENTS**

Abstract: The article examines the legal nature of the contract of carriage of passengers by sea as a composite construct that integrates private-law and public-law elements within a unified framework of international and domestic regulation. It compares the Athens Convention 1974 as amended by the 2002 Protocol with the Russian Merchant Shipping Code provisions on passenger carriage, emphasizing the consensual character of the contract, the carrier's presumption of fault in typical maritime incidents, and the specific definition of the carriage period for liability purposes. The entry into force of the 2002 Protocol for Russia is shown to have strengthened passenger protection through compulsory insurance and higher liability limits, while retaining exceptions for force majeure and armed conflict events. Building on statutory norms and current passenger shipping practice, the paper argues for a calibrated balance of interests: freedom of contract and the passenger's right of withdrawal on the one hand, and structured risk allocation and burden of proof on the other. The growth of cruise and sea passenger traffic underscores the need for continued harmonization of the Russian Merchant Shipping Code with the Athens system and for clearer procedural rules on claims handling and insurance coverage.

Keywords: contract of carriage of passengers by sea, Athens Convention, carrier liability, Russian Merchant Shipping Code, passenger insurance, private and public law elements, compensation for damage..

Договор морской перевозки пассажира являет собой многосоставную юридическую конструкцию, органично интегрирующую компоненты межгосударственной и внутринациональной нормативной регламентации в единый правовой механизм регулирования транспортных правоотношений. Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа, инициированная к подписанию 13 декабря 1974 года с последующим вступлением в действие 28 апреля 1987 года, послужила фундаментальным универсальным договором, реализовавшим систематизацию положений о деликтной и контрактной ответственности субъектов морского судоходства перед потребителями услуг пассажирской транспортировки [1]. В интерпретации Вуйичича С. и коллег, рассматриваемый универсальный договор регламентирует нормативные границы правовых связей между морским перевозчиком и пассажиром, очерчивая лимиты ответственности применительно к деликтам, сопряженным с посягательством на жизнь и здоровье перевозимых лиц, а также в отношении имущественного ущерба вследствие гибели пассажира либо повреждения его багажа [2]. Участие России в конвенционном механизме обусловлено правопреемством по отношению к Советскому Союзу, тогда как Протокол 2002 года получил действие для Российской Федерации 16 апреля 2019 года вследствие принятия Федерального закона от 28.11.2018 N 430-ФЗ, что отражает стратегический вектор государства на обеспечение конвергенции отечественного законодательства с устоявшимися международными нормативами в сфере морских пассажирских перевозок [3].

Целью работы является выявление правовой природы договора морской перевозки пассажира через сопоставление частноправовых и публично-правовых начал в унифицированной «Афинской системе» и в нормах КТМ РФ, с акцентом на консенсуальный характер обязательства, презумпцию вины перевозчика в типовых морских инцидентах и уточнение периода перевозки как ключевого критерия распределения ответственности и рисков между сторонами.

Согласно исследованию Виноградова Д. А., правовая природа договора морской перевозки пассажира характеризуется консенсуальностью, возмездностью и взаимностью обязательств сторон [4]. Согласно нормативным предписаниям статьи 177 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, правовая структура договора морской перевозки пассажира характеризуется «синаллагматичностью» обязательств: перевозчик принимает обязанность транспортировать пассажира в конечный географический пункт следования и, в случае вверения пассажиром багажа, осуществить его доставку в пункт назначения с передачей надлежащему управомоченному получателю, в то время как пассажир обременяется обязательством уплатить установленную провозную плату и, при передаче

багажа, дополнительный тариф за его транспортировку [5, ст. 177]. Данное определение полностью корреспондирует с положениями Афинской конвенции и подчеркивает двустороннюю природу возникающих правоотношений. Отмеченный выше, консенсуальный характер договора на уровне международных регуляторов, как можно подчеркнуть из работы Аккойуна А., означает, что он считается заключенным с момента достижения соглашения между сторонами, а не с момента фактического начала перевозки [6].

Современная практика морских пассажирских перевозок демонстрирует устойчивый рост спроса на данный вид транспортных услуг. По данным «Cruise Lines International Association» (CLIA), в 2024 году на океанских круизах перевезено 34,6 млн пассажиров [7]. Также, по данным информационного портала «Все марины России», в 2024 году было перевезено свыше 450 тысяч пассажиров, что свидетельствует о значительном увеличении популярности круизного туризма среди российских граждан [8]. Эти показатели подтверждают актуальность исследования правовой природы договора морской перевозки пассажира в контексте растущего экономического значения данного сегмента транспортной отрасли, который согласно данным Министерства экономического развития Российской Федерации (Минэкономразвития России), составит прирост до 3,3 млн человек, перевезенных морским транспортом по итогам 2025 года [9].

Указанный ранее Протокол 2002 года привнес качественные трансформации в регулятивный механизм Афинской конвенции, установив обязательность страховой защиты пассажиров на борту морских судов и значительно увеличив максимальные размеры ответственности перевозчика за деликты, посягающие на жизнь и здоровье перевозимых лиц [10]. Эти изменения отражают эволюцию международного морского права и усиление защиты прав потребителей транспортных услуг, особенно в контексте обстоятельств непреодолимой силы, как, например, пандемия COVID-19 [11]. Особую значимость в данной связи приобретает принципиальный вывод исследования Майбургха П., констатирующий, что Афинская конвенция и модифицирующий её Протокол 2002 года функционируют в межгосударственных правоотношениях как нераздельный нормативный комплекс, требующий совместного толкования и применения, что обуславливает возникновение унифицированной системы правового регулирования морских пассажирских перевозок [12]. Посредством положений статьи 3 Протокол зафиксировал верхние границы ответственности судовладельца за каждое индивидуальное происшествие в течение всего периода пассажирской транспортировки, при этом элиминировав обязанность перевозчика по компенсации ущерба в ситуациях, обусловленных военными действиями, вооруженными столкновениями, гражданской конфронтацией, бунтом или стихийным бедствием чрезвычайного, неотвратимого и непреодолимого характера [10, ст. 3].

Отличительным признаком правовой природы договора морской перевозки пассажира является нормативно обусловленная специфика темпоральной детерминации периода транспортировки, то есть временных рамок, в пределах которых на морского перевозчика распространяется обязанность возмещения ущерба, причиненного пассажирам. В отношении пассажира и его каютного багажа период перевозки охватывает время, в течение которого пассажир и его каютный багаж находятся на борту судна, такая временная граница имеет критическое значение для определения оснований и пределов ответственности перевозчика, что находит подтверждение в деле *Mahapatra v TUI UK Ltd (Admlty)*, где суд признал, что падение произошло на стационарной портовой галерее в Гаване, то есть уже вне периода «перевозки» по статье 1(8) Афинской конвенции; иск был отклонен, поскольку место инцидента подпадает под «портовую установку» [13]. Положениями статьи 186 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации императивно закреплено, что субъект морской транспортировки несет правовую ответственность за смерть пассажира и причинение ущерба его физическому здоровью, а также за гибель или порчу багажа при наличии каузальной связи между происшествием, обусловившим причинение вреда перевозимому лицу, и виновным поведением перевозчика, его работников либо агентов, действовавших в пределах предоставленной им компетенции в течение периода транспортировки [5, ст. 186].

Вопрос о вине перевозчика и распределении бремени доказывания является центральным элементом правовой природы договора морской перевозки пассажира. Согласно пункту 3 статьи 186 КТМ РФ, вина перевозчика, его работников или агентов предполагается, если не доказано иное, в случаях когда смерть пассажира или повреждение его здоровья либо утрата или повреждение каютного багажа произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки судна на мель, взрыва или пожара на судне или недостатков судна либо в связи с этими событиями [5, ст. 186, п. 3]. Это положение корреспондирует со статьей 3 Афинской конвенции, отмеченной выше в рамках протокола, которая предусматривает, что вина или небрежность перевозчика, его служащих или агентов предполагается в аналогичных ситуациях [14, ст. 3]. Такое правило создает презумпцию вины перевозчика в определенных обстоятельствах и облегчает положение пассажира как экономически более слабой стороны договора.

Существенным элементом правовой природы договора является право пассажира на отказ от договора. Согласно статье 183 КТМ РФ, пассажир вправе до отхода судна, а также после начала рейса в любом порту, в который судно зайдет для посадки или высадки пассажиров, отказаться от договора морской перевозки [5, ст. 183]. Данное право отражает принцип свободы договора и признание приоритета интересов личности в гражданских правоотношениях, при этом законодательство предусматривает определенные финансовые последствия такого отказа, что, как можно понять из

решения дела № 2-2759/20, рассмотренного Дорогомиловским районным судом города Москвы, обеспечивает баланс интересов обеих сторон договора и защищает перевозчика от необоснованных убытков [15].

Продолжая логику изложения, инициированную в начальной части исследования, необходимо подчеркнуть, что, согласно научной позиции Хачатряна А. А., функциональное предназначение Афинской конвенции заключалось в унификации и взаимной координации двух предшествующих международно-правовых актов - Брюссельских конвенций, посвященных регулированию перевозки пассажиров и багажа морским транспортом, принятых в 1961 и 1967 годах. [16]. Согласно выводам мультидисциплинарного исследования Ламонт-Блэка С., в последующий период Афинская конвенция была подвергнута корректировке и содержательному дополнению путем имплементации протоколов 1976, 1990 и 2002 годов, что отражает поступательную эволюцию универсального правового инструментария в области регламентирования морской пассажирской транспортировки [17]. В указанном ракурсе планомерная актуализация правовых норм корреспондирует с эволюционирующими условиями морского транспортного сектора, прогрессивным развитием судостроительной отрасли и поэтапным усилением нормативов безопасности; аналогичная унификация регуляторных механизмов в межгосударственном измерении культивирует предсказуемость юридических взаимоотношений и создает благоприятную среду для расширения трансграничного туристического обмена и коммерческой активности.

В заключение следует подчеркнуть, что договор морской перевозки пассажира проявляет комплексную правовую природу, в которой органично сочетаются частноправовые механизмы автономии воли и публично правовые императивы безопасности и защиты слабой стороны, причем системообразующими для квалификации правоотношения выступают его консенсуальность, презумпция вины перевозчика в типичных морских инцидентах и нормативно очерченные границы периода «перевозки» как ключевого критерия распределения рисков и ответственности.

Имплементация Протокола 2002 года к Афинской конвенции укрепила пассажироориентированную модель за счет обязательного страхования и повышения пределов ответственности, одновременно сохранив предусмотренные международным правом исключения для событий непреодолимой силы и вооруженных конфликтов, что обеспечивает баланс превентивной функции ответственности и экономической устойчивости перевозчика. Соотнесение этих стандартов с положениями КТМ РФ (включая статьи 177, 183 и 186) демонстрирует в целом согласованность подходов к содержанию обязательства, праву пассажира на отказ и презумпции вины при кораблекрушении, столкновении, пожаре, технических недостатках судна и иных атипичных для потребительского оборота рисках мореплавания. Одновременно практика подчеркивает критическое значение точного разграничения периода «перевозки» и портовой инфраструктуры для процессуальной судьбы требований, что наглядно иллюстрируется делом *Mahapatra v TUI UK Ltd (Admlty)*, где инцидент, имевший место вне борта, был исключен из сферы ответственности по «Афинской системе».

С учетом устойчивого роста объемов морских и круизных перевозок, усиливающих общественную значимость рассматриваемого договора, целесообразным видится дальнейшее нормативное уточнение процедур предъявления требований, подтверждения страхового покрытия и пределов ответственности, включая процессуальные аспекты доказывания и доступ пассажира к страховщику в рамках обязательного страхования. «*de lege ferenda*» представляется обоснованным развитие единообразных дефиниций периода «перевозки» применительно к современным портовым и терминальным решениям, а также формализация информационных обязанностей перевозчика в условиях цифровизации билетов и трансграничного характера круизных программ, что снизит транзакционные издержки и повысит предсказуемость судебной практики. В результате гармонизация КТМ РФ с унифицированными стандартами Афинской системы в сочетании с «аккуратным» сохранением свободы договора и мер потребительской защиты позволит поддерживать устойчивый баланс интересов сторон и правовую определенность на рынке морских пассажирских перевозок.

Пристатейный библиографический список:

1. Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL) [Электронный ресурс]. – URL: [https://www-imo-org.translate.google/en/about/conventions/pages/athens-convention-relating-to-the-carriage-of-passengers-and-their-luggage-by-sea-\(pal\).aspx?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru&_x_tr_pto=sge](https://www-imo-org.translate.google/en/about/conventions/pages/athens-convention-relating-to-the-carriage-of-passengers-and-their-luggage-by-sea-(pal).aspx?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru&_x_tr_pto=sge) (дата обращения: 10.11.2025).
2. Vujičić S., Milošević-Pujo B., Gašpar V. The Rights of Passengers in the Event of Death and Personal Injury on Board a Cruise Ship Under the 1974 Athens Convention and its 2002 Protocol - the Implementation of the Convention and The 2002 Protocol // *Transactions on Maritime Science*. – 2021. – Vol. 10, № 1. – P. 269–280.
3. Протокол 2002 года к Афинской конвенции о морских перевозках вступит в силу для России 16 апреля 2019 года // *Portnews.ru*. – 21.01.2019 [Электронный ресурс]. – URL: <https://portnews.ru/news/270979/> (дата обращения: 10.11.2025).
4. Виноградов Д. А. Правовое регулирование международной морской перевозки пассажиров и багажа // V Национальная научно-практическая конференция (симпозиум): сборник научно-практических статей. – Краснодар: Научно-исследовательский институт актуальных проблем современного права; ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И. Т. Трубилина», 2020. – С. 63–66.
5. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 10.11.2025).

6. Akkoynun A. G. Clash of Protection and Limitation: Putting a Liability Limit on Human Life? – April 9, 2022. – DOI: 10.2139/ssrn.4079539.
7. 2024 Global Source Passenger Market Report [Электронный ресурс]. – URL: <https://cruising.org/resources/2024-global-source-passenger-market-report> (дата обращения: 10.11.2025).
8. Пассажирское судоходство: новые горизонты и вызовы речных и морских круизов в России // Allmarinas.ru. – 29.09.2025 [Электронный ресурс]. – URL: <https://allmarinas.ru/tpost/60f55jm951-passazhirs-koe-sudohodstvo-novie-gorizont> (дата обращения: 10.11.2025).
9. МЭР: перевозки пассажиров морским транспортом в РФ в 2025 году вырастут вдвое [Электронный ресурс]. – 26.09.2025. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/25176811> (дата обращения: 10.11.2025).
10. Протокол 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года [Электронный ресурс]. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/420317532> (дата обращения: 10.11.2025).
11. Zhang X., Wang C. Prevention and Control of COVID-19 Pandemic on International Cruise Ships: The Legal Controversies // Healthcare. – 2021. – Vol. 9. – P. 281. – DOI: 10.3390/healthcare9030281.
12. Myburgh P. A Successful Substantivism Carve-Out?: The Athens Convention as Uniform International Law. – July 31, 2018. – NUS Law Working Paper No. 2018/019, NUS - Centre for Maritime Law Working Paper 18/06. – DOI: 10.2139/ssrn.3224010.
13. Mahapatra v Tui UK Ltd EWHC 3140 (Admlty) [Электронный ресурс]. – URL: <https://cmldatabase.org/mahapatra-v-tui-uk-ltd> (дата обращения: 10.11.2025).
14. Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года [Электронный ресурс]. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1901870> (дата обращения: 10.11.2025).
15. Решение Дорогомиловского районного суда г. Москвы от 25 ноября 2020 года по гражданскому делу № 2-2759/20 [Электронный ресурс]. – URL: <https://mos-gorsud.ru/mgs/cases/docs/content/ddbca460-3b9b-11ec-b6e2-c7e9c6d9cab4> (дата обращения: 10.11.2025).
16. Хачатрян А. А. Особенности правового регулирования международной морской перевозки пассажиров // Вестник магистратуры. – 2022. – № 3-2 (126). – С. 95–96.
17. Lamont-Black S. Sea Passenger Rights and the implementation of the Athens Convention in the EU // Australian and New Zealand Maritime Law Journal. – 2019. – Vol. 32, № 2. – P. 36–58.



РАЗДЕЛ III. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Для цитирования: Репида Е.В. ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ И ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОГО ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОРСКОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ РАЗВЕДКИ И ДОБЫЧИ БИОЛОГИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ / научн.рук. А.С. Скаридов, д.ю.н., профессор; кафедра Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2025. № 4(33). С. 26-29.

Репида Е.В.

Repida E.V.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

магистрант 2 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского

Научный руководитель:

Скаридов А.С.

Skaridov A.S.

д.ю.н., профессор

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

профессор кафедры Международного и морского права,

**ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ И ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОГО ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ
МОРСКОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ РАЗВЕДКИ И ДОБЫЧИ
БИОЛОГИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ**

Аннотация: Статья посвящена анализу основных вопросов и проблем современного правового обеспечения морского предпринимательства в области разведки и добычи биологических ресурсов. Рассматриваются ключевые международные конвенции и соглашения, такие как UNCLOS, Соглашение об осуществлении положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, касающихся сохранения и управления трансграничными рыбными запасами и запасами далеко мигрирующих рыб, Конвенция о биологическом разнообразии и Нагойский протокол. Анализируется судебная практика международных трибуналов по вопросам, связанным с морскими биоресурсами. Выявляются проблемы имплементации международных норм в национальное законодательство, применения принципа предосторожности, оценки воздействия на окружающую среду, определения ответственности за ущерб морской среде. Делается вывод о необходимости комплексного совершенствования международно-правовой базы и национального законодательства с целью гармонизации экономических интересов и экологических требований в сфере морского предпринимательства.

Ключевые слова: морское право, морское предпринимательство, биологические ресурсы, экологическое регулирование, международные конвенции.

**KEY ISSUES AND CHALLENGES OF THE LEGAL FRAMEWORK FOR MARINE
ENTREPRENEURSHIP IN BIOLOGICAL RESOURCE EXPLORATION AND EXTRACTION**

Abstract: This article analyzes the key issues and challenges of the modern legal framework for marine entrepreneurship in the field of biological resource exploration and extraction. It examines the core international conventions and agreements, such as UNCLOS, the UN Fish Stocks Agreement, the Convention on Biological Diversity and the Nagoya Protocol. The article also analyzes the jurisprudence of international tribunals on matters related to marine bioresources. It identifies the problems of implementing international norms in national legislation, applying the precautionary principle, conducting environmental impact assessments, and determining liability for damage to the marine environment. The article concludes that a comprehensive improvement of the international legal framework and national legislation is necessary to harmonize economic interests and environmental requirements in the field of marine entrepreneurship.

Keywords: law of the sea, marine entrepreneurship, biological resources, environmental regulation, international conventions.

Морское предпринимательство в области разведки и добычи биологических ресурсов играет значительную роль в экономике многих прибрежных государств. По данным ФАО, мировой объем продукции промышленного рыболовства в 2022 году составил около 223,2 миллионов тонн [1]. Однако правовое обеспечение данной сферы сталкивается с рядом вызовов, обусловленных как спецификой морской среды, так и сложностью согласования интересов различных субъектов международного права. В настоящей статье предпринимается попытка систематизировать основные вопросы и проблемы современного правового обеспечения данной области с учетом международного законодательства, конвенций и судебной практики.

UNCLOS является краеугольным камнем современного морского права. Статьи 61-68 Конвенции устанавливают основные принципы сохранения и использования живых ресурсов в исключительной экономической зоне (ИЭЗ), включая обязательство прибрежных государств обеспечивать, чтобы состояние живых ресурсов в ИЭЗ не подвергалось опасности в результате чрезмерной эксплуатации [2].

Однако, применение этих положений на практике вызывает ряд трудностей. Например, в деле «Southern Bluefin Tuna Cases» (Новая Зеландия против Японии; Австралия против Японии) 1999 года

Международный трибунал по морскому праву (ITLOS) столкнулся с необходимостью интерпретировать эти положения в контексте сохранения запасов голубого тунца [3].

Это соглашение дополняет UNCLOS в отношении сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб. Оно вводит принцип предосторожности в управление рыбными ресурсами и устанавливает механизмы для международного сотрудничества через региональные рыбохозяйственные организации [4].

Однако, реализация этого соглашения сталкивается с трудностями, особенно в отношении государств, не являющихся его участниками. Это было продемонстрировано в деле «The M/V «Virginia G» Case» (Panama v. Guinea-Bissau) 2014 года, где Международный трибунал по морскому праву (ITLOS) рассматривал вопросы регулирования бункеровки рыболовных судов в ИЭЗ [5].

Эта конвенция имеет важное значение для сохранения морского биоразнообразия. Статья 22 Конвенции устанавливает, что ее положения должны выполняться в соответствии с правами и обязанностями государств по морскому праву [6].

Нагойский протокол 2010 года к этой Конвенции регулирует доступ к генетическим ресурсам и совместное использование выгод от их применения, что имеет прямое отношение к морским биологическим ресурсам [7].

Статья 76 UNCLOS предусматривает возможность расширения континентального шельфа за пределы 200 морских миль. Процедура такого расширения включает подачу заявки в Комиссию по границам континентального шельфа (CLCS) [2].

Например, в споре о делимитации морской границы в Бенгальском заливе между Бангладеш и Мьянмой (2012) ITLOS впервые рассмотрел вопрос о делимитации континентального шельфа за пределами 200 морских миль [8].

Остается неясным правовой статус биологических ресурсов на расширенном континентальном шельфе. UNCLOS не дает четкого ответа на этот вопрос, что создает правовую неопределенность для предпринимателей.

В настоящее время ведется работа над новым международным соглашением о сохранении и устойчивом использовании морского биологического разнообразия в районах за пределами национальной юрисдикции (Biodiversity Beyond National Jurisdiction - BBNJ) [9]. Этот документ призван восполнить существующие пробелы в действующем международном праве и создать комплексную правовую основу для охраны и рационального использования уникальных морских экосистем за пределами экономических зон прибрежных государств.

Ключевым спорным вопросом в ходе переговоров по этому соглашению является правовой режим морских генетических ресурсов. Развивающиеся страны настаивают на том, что эти ресурсы должны рассматриваться как «общее наследие человечества», в то время как развитые государства выступают за сохранение свободы доступа и использования [10]. Разрешение этого противоречия станет важным шагом к обеспечению справедливого и равноправного доступа к морским биоресурсам для всех стран. Успешное завершение переговоров по Соглашению о сохранении и устойчивом использовании морского биологического разнообразия в районах за пределами национальной юрисдикции и последующая имплементация нового соглашения в национальные правовые системы станут значимым достижением в деле совершенствования международно-правового регулирования морского предпринимательства. Это позволит гармонизировать экономические интересы с требованиями экологической безопасности и устойчивого развития, а также установить четкие правила доступа и использования морских биоресурсов в районах за пределами национальной юрисдикции.

Многие государства сталкиваются с трудностями при имплементации международных норм в национальное законодательство. Например, в России имплементация норм UNCLOS потребовала принятия ряда федеральных законов, включая ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации» [11] и др.

Существующие системы лицензирования и квотирования добычи биологических ресурсов зачастую не учитывают динамику изменения популяций морских организмов и климатические изменения. Например, в деле «Volga» (Российская Федерация против Австралии) 2002 года ITLOS рассматривал вопросы, связанные с задержанием российского рыболовного судна за незаконный промысел в австралийской ИЭЗ [12].

Принцип предосторожности, закрепленный в Декларации Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию 1992 года, играет важную роль в современном морском праве. Его применение было рассмотрено ITLOS в консультативном заключении о деятельности в Районе 2011 года [13].

Требование проводить оценку воздействия на окружающую среду перед началом деятельности по разведке и добыче биоресурсов становится все более важным. Это было подтверждено Международным Судом ООН в деле о целлюлозных заводах на реке Уругвай (Аргентина против Уругвая) 2010 года [14].

UNCLOS предусматривает несколько механизмов разрешения споров, включая ITLOS, Международный Суд ООН и арбитраж. Однако эффективность этих механизмов в решении споров, связанных с биоресурсами, вызывает вопросы. Определение ответственности за ущерб, причиненный морской среде, остается сложной задачей. Консультативное заключение ITLOS 2011 года о деятельности

в Районе внесло важный вклад в понимание ответственности государств-спонсоров за действия подрядчиков в международных водах [13].

Важную роль в обеспечении соблюдения международных норм и принципов в сфере использования морских биологических ресурсов играют региональные рыбохозяйственные организации [15]. Эти межправительственные структуры, создаваемые на основе международных соглашений, осуществляют регулирование промысла, мониторинг и контроль за деятельностью рыбопромысловых судов в пределах своих конвенционных районов.

Региональные рыбохозяйственные организации разрабатывают и принимают обязательные для их участников меры по сохранению и рациональному использованию трансграничных и далеко мигрирующих видов рыб. Они также играют ключевую роль в обеспечении научно-обоснованного управления рыбными запасами с учетом экологических факторов и принципа предосторожности.

Эффективная деятельность региональных рыбохозяйственных организаций является важным элементом действующей системы международно-правового регулирования морского предпринимательства в сфере биологических ресурсов. Она позволяет согласовывать интересы различных государств, обеспечивать соблюдение установленных правил и мер, а также своевременно реагировать на новые вызовы, связанные, например, с климатическими изменениями и развитием технологий. Дальнейшее укрепление роли и полномочий региональных рыбохозяйственных организаций, совершенствование механизмов их взаимодействия с другими международными институтами будет способствовать повышению эффективности правового регулирования морского предпринимательства и охране морской среды.

Правовое обеспечение морского предпринимательства в области разведки и добычи биологических ресурсов сталкивается с рядом сложных вызовов. Для их преодоления необходимо комплексное совершенствование как международно-правовой базы, так и национального законодательства. Особое внимание следует уделить гармонизации экономических интересов и экологических требований, а также разработке гибких механизмов регулирования, учитывающих динамичный характер морской среды и развитие новых технологий.

Важным шагом в этом направлении может стать принятие нового соглашения BBNJ, которое должно заполнить существующие пробелы в международном морском праве. Кроме того, необходимо усилить роль региональных рыбохозяйственных организаций в управлении биоресурсами и обеспечить более эффективное применение принципа предосторожности. Наконец, необходимо продолжить работу по совершенствованию механизмов разрешения споров и определения ответственности за ущерб морской среде, опираясь на существующую судебную практику международных трибуналов.

Международно-правовое регулирование морского предпринимательства в сфере биологических ресурсов сталкивается с рядом новых вызовов, требующих адаптации существующих норм и принципов. Среди них можно выделить проблемы, связанные с климатическими изменениями [16], развитием новых технологий, а также появлением новых видов морской хозяйственной деятельности.

Изменение климата оказывает серьезное влияние на состояние и распределение морских биологических ресурсов. Это ставит под сомнение эффективность существующих систем квотирования и лицензирования промысла, основанных на относительно стабильных популяциях. Необходимо совершенствовать правовые механизмы, позволяющие оперативно реагировать на динамичные изменения в морских экосистемах [17].

Быстрое технологическое развитие также порождает новые проблемы правового регулирования. Внедрение автоматизированных систем мониторинга, роботизированных подводных аппаратов, методов генетического анализа открывают новые горизонты для морского предпринимательства, но требуют адаптации нормативно-правовой базы.

Кроме того, появление новых видов деятельности, таких как глубоководная разработка полезных ископаемых, биопроспектинг, морская аквакультура, ставит вопрос о необходимости распространения действующих принципов и правил на эти сферы. Комплексный подход к регулированию всех форм морской хозяйственной деятельности будет способствовать сбалансированному и устойчивому развитию морского предпринимательства.

Учет указанных вызовов и разработка адекватных правовых механизмов их разрешения станет важным направлением дальнейшего развития международного морского права. Это позволит обеспечить эффективное управление морскими биоресурсами, сохранение морской среды и создание благоприятных условий для ведения предпринимательской деятельности в этой сфере.

Пристатейный библиографический список:

1. FAO. 2024. The State of World Fisheries and Aquaculture 2024.
2. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года.
3. Southern Bluefin Tuna Cases (New Zealand v. Japan; Australia v. Japan), Provisional Measures, ITLOS, 1999.
4. United Nations Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks, 1995.
5. The M/V «Virginia G» Case (Panama v. Guinea-Bissau), ITLOS, 2014.
6. Конвенция о биологическом разнообразии, 1992 г.

7. Нагойский протокол регулирования доступа к генетическим ресурсам и совместного использования на справедливой и равной основе выгод от их применения к Конвенции о биологическом разнообразии, 2010.
8. Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar), ITLOS, 2012.
9. United Nations. Intergovernmental Conference on Marine Biodiversity of Areas Beyond National Jurisdiction.
10. Tiller, R., De Santo, E., Mendenhall, E., & Nyman, E. (2019). The once and future treaty: Towards a new regime for biodiversity in areas beyond national jurisdiction. *Marine Policy*, 99, 239-242.
11. Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации» от 30.11.1995 N 187-ФЗ.
12. The «Volga» Case (Russian Federation v. Australia), Prompt Release, ITLOS, 2002.
13. Responsibilities and obligations of States sponsoring persons and entities with respect to activities in the Area, Advisory Opinion, ITLOS, 2011.
14. Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay), Judgment, ICJ, 2010.
15. Rayfuse R. *Research Handbook on International Marine Environmental Law*. Edward Elgar Publishing, 2015.
16. Tanaka Y. *The International Law of the Sea*. Cambridge University Press, 2019.
17. Harrison J. *Saving the Oceans Through Law: The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment*. Oxford University Press, 2017.

Для цитирования: Семенова Е.Г. ПРОБЛЕМЫ И ВЫЗОВЫ В ОБЛАСТИ СТРАХОВАНИЯ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ СУДОВ / научн.рук. Я.Е. Бразовская, доцент кафедры Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // *Океанский менеджмент*. 2025. № 4(33). С. 29-34.

Семенова Е.Г.

Semenova E.G.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,
магистрант 1 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского

Научный руководитель:

Бразовская Я.Е.

Brazovskaya Ya.E.

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

ПРОБЛЕМЫ И ВЫЗОВЫ В ОБЛАСТИ СТРАХОВАНИЯ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ СУДОВ

Аннотация: В статье будут рассмотрены основные нормативно-правовые акты, регулирующие правовые отношения в области морского страхования, а также актуальные страховые полисы. Анализируется возможность и эффективность применения существующих нормативно-правовых актов и страховых полисов на практике в области страхования морских автономных судов.

Ключевые слова: морское страхование, автономные морские суда.

PROBLEMS AND CHALLENGES OF MARINE AUTONOMOUS VESSEL INSURANCE

Abstract: This essay will cover the main regulatory legal acts governing legal relations in the field of marine insurance, as well as current insurance policies. The essay also analyzes the possibility and effectiveness of applying existing regulatory legal acts and insurance policies in practice in the field of insurance of marine autonomous vessels.

Keywords: marine insurance, autonomous marine vessels.

Еще в 1964 году Комитет по безопасности на море ИМО выносил на обсуждение вопрос об автоматизации судов, а теперь автономные суда уже давно стали реальностью, и на данный момент активно эксплуатируются как в России, так и за рубежом, но зачастую нормативно-правовая база препятствует развитию новых технологий, так как многие законодательные акты становятся не актуальны. В связи с этим в настоящее время ведется обширная работа в том числе и над совершенствованием нормативно-правовой базы в области морского права, и уже были внесены поправки в Кодекс торгового мореплавания (далее –КТМ РФ) касательно эксплуатации автономных судов.

Кодекс торгового мореплавания является основным нормативно-правовым актом, регулирующим в том числе и вопросы в сфере морского страхования судов и страхования ответственности судовладельца (Глава 15 КТМ РФ). Данный нормативно-правовой акт включает в себя множество положений из международных договоров, таких как Йорк-Антверпенские правила, Конвенция МАРПОЛ, Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС), Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 года и другие.

Таким образом, нормативно-правовую базу в сфере морского страхования так или иначе можно назвать унифицированной, однако непосредственно полис страхования морского судна (Н&М) или полис страхования ответственности судовладельца (P&I) не имеют единой формы и составляются индивидуально с конкретными условиями для каждого клиента в отдельности, а страхование морских

автономных судов — это и вовсе непростая задача, так как традиционные страховые полисы еще не адаптированы к новым техническим аспектам автономного судоходства [5].

Рассматривая практический опыт применения системы автономного судоходства в России, стоит отметить, что ФГУП «Росморпорт» [2] на данный момент продолжает эксперимент по эксплуатации автономных судов; этот эксперимент длится уже на протяжении пяти лет [1].

25 сентября 2025 года в Санкт-Петербурге в рамках 18-й Международной выставки и конференции «НЕВА» [3] состоялось выступление участников и победителей Первой национальной премии «Морской олимп», среди которых был Дик Антон Геннадьевич, помощник заместителя директора по безопасности мореплавания СЗб филиала ФГУП «Росморпорт», выступивший с докладом на тему «Практический опыт эксплуатации МАНС в России».

Так, по представленной на выступлении информации, первыми в России паромы, которые получили удостоверение морских автономных и дистанционно управляемых надводных судов, были паромы «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский».

По словам Антона Дика, в ходе эксперимента по эксплуатации автономных судов были выявлены следующие сложности:

- нет возможности точно заранее знать намерения других судов в своем маневрировании, что может мешать автономному судну следовать по его определенному маршруту;
- не все суда соблюдают Международные правила предупреждения столкновения судов на море и, соответственно, нарушение другими судами этих правил влечет непосредственную опасность для автономных судов;
- не всегда данные автоматической системы идентификации (АИС) могут быть достоверными, возникают погрешности, а также перебои со связью;
- отсутствуют четко определенные требования к кибербезопасности.

На данный момент российский рынок страховых компаний еще не разработал специализированный полис для автономных судов, однако, например, компания СПАО «Ингосстрах» предоставляет возможность оформить полис страхования на беспилотный летальный аппарат, что включает в себя страхование ответственности владельца БПЛА в случае причинения вреда третьим лицам, а также отдельно есть возможность оформить полис КАСКО непосредственно на сам беспилотный аппарат. Можно предположить, что страховой полис для автономных морских судов будет разработан на основе уже существующих полисов страхования БПЛА.

Стоит отметить также и то, что отсутствие специализированных страховых полисов коснулось и автономных автомобилей, которые на данный момент уже экспериментально эксплуатируются в России и страхование которых осуществляется по классическим программам КАСКО и ОСАГО, а разработка новых полисов, по словам как российских, так и зарубежных юристов и страховщиков, в обязательном порядке включит в себя и новые риски [6].

Итак, насколько же будут эффективны классические формы полисов Н&М и Р&I, если применять их для страхования морских автономных судов.

Для того, чтобы ответить на этот вопрос, необходимо выделить определенные методы оценки эффективности; в данном случае это:

- анализ рисков;
- учет особенностей судна;

На данный момент основные категории рисков в морском страховании подразделяются на риски, относящиеся к судну: повреждение корпуса судна, полная гибель судна, расходы на производство спасательных операций и прочее; риски, относящиеся к грузу: общая авария, пиратство, повреждение груза третьими лицами при погрузо-разгрузочных работах и так далее; ответственность судовладельца: возмещение ущерба, причиненного действиями судна третьим лицам, загрязнение окружающей среды, вред жизни или здоровью третьим лицам или членам экипажа и прочее.

Стоит отметить, что риски, касающиеся вреда жизни и здоровью членов экипажа, в отношении автономных судов будут актуальны, так как у автономного судна, согласно ст. 52 КТМ РФ, есть внешний экипаж, в состав которого входят внешний капитан автономного судна и специалисты по управлению автономными судами, удовлетворяющие требованиям КТМ РФ. В данном случае ответственность судовладельца за вред жизни и здоровью экипажа, согласно ст.60 КТМ РФ, должна быть так же застрахована, несмотря на то, что непосредственно на судне экипаж не находится, а осуществляет свою работу из внешнего центра управления, который находится на суше.

Также будет актуальна и категория рисков, относящихся к возмещению расходов судовладельца на спасение человеческих жизней, так как в обязанности внешнего капитана автономного судна, исходя из положений КТМ РФ, входит в том числе и оказание помощи судну, с которым произошло столкновение, и членам экипажа этого судна.

Проанализировав же классическую форму полиса Н&М, можно сделать вывод, что в нем устанавливаются риски касательно технического повреждения судна, гибели судна, что будет распространяться и на автономные суда, однако необходимо будет добавить определенные условия, распространяющиеся непосредственно на автономные суда, что может включать следующее:

- киберстрахование, то есть, такие риски как хакерские атаки, перебои со связью, ошибки в автоматической системе идентификации;

- страхование определенных этапов эксплуатации автономного судна, таких как прохождение таким судном международных проливов, заход и выход из порта;
- страхование грузовых операций;
- страхование сервисного обслуживания судна. [4]

Таким образом, уже существующие страховые модели являются на данный момент довольно полными и проработанными, сформированными опытом, который накапливался годами, поэтому они будут эффективны в качестве основы для специализированного полиса страхования автономного судна, однако, перечень рисков необходимо будет дополнить, учитывая индивидуальные особенности судна, что является еще одним методом оценки эффективности страхового полиса.

Важно обратить внимание также на то, что во время форума SMART4SEA, который проходил в Афинах в 2020 году, уже были выступления на тему оценки эффективности классических полисов страхования в сфере применения их к автономным судам. Так, Джон Саутэм, капитан дальнего плавания и исполнительный директор по предотвращению убытков компании «The North of England P&I Association Limited», выступил с докладом о перспективах развития полиса P&I в отношении автономных судов и новых технологий в целом [11].

По словам Джона Саутэма, значительную часть претензий, которые возникают в связи с исполнением договора страхования, составляют иски о причинении вреда здоровью людей. Предполагается, что с переходом на безэкипажные автономные суда количество таких страховых случаев значительно сократится, однако, в свою очередь, могут возрасти риски, связанные с перевозкой груза, соответственно в этом аспекте страховой полис необходимо будет расширить. Также Джон отмечает, что, возможно, возникнут совершенно новые риски, которые на данный момент пока нельзя предусмотреть, так как их природа будет понятна только при многолетнем опыте в эксплуатации автономных судов.

За рубежом работа по разработке специализированного страхового полиса для автономных судов началась не так давно, например, бельгийские компании Proteus Risk Solutions и Vanbreda Risk & Benefits [8] на данный момент занимаются разработкой страхового решения в этой сфере, оставляя в основе уже существующие страховые модели.

Также стоит обратить внимание на «The Shipowners' Club» - взаимную страховую ассоциацию из Великобритании, которая представляет страховые полисы P&I и H&M и является членом Международной группы P&I клубов. На данный момент ассоциация уже предоставляет страховые полисы в том числе и автономным судам [7]. Это страховое покрытие было разработано после множества консультаций с владельцами и производителями автономных судов и составлено на основе классических полисов P&I и H&M; оно предусматривает страхование абсолютно от всех рисков, чтобы обеспечить полный уровень защиты автономного судна.

Разработкой страхового полиса для автономных судов занимается также и небезызвестный «The London P&I Club» [10]. В 2024 году организация заключила соглашение о сотрудничестве в области разработки индивидуальных страховых полисов для автономных судов с компанией «H2Terminals Ltd», разрабатывающей технологические решения для производства водорода и целью которой является в том числе продвижение экологического судоходства [9].

В заключение стоит отметить, что на данный момент в России еще не разработан специализированный полис страхования морских автономных судов, именно поэтому этот вопрос довольно актуален, однако уже разработанные страховые модели P&I и H&M, а также страховые полисы, разработанные в России для беспилотных летательных аппаратов и отличившиеся на практике своей эффективностью, могут стать отличной базой для специализированного страхового полиса морского автономного судна.

Пристатейный библиографический список:

1. Скобелев В. «Российские власти одобрили экспериментальную эксплуатацию автономных судов» / Газета «РБК», выпуск №054 (3221) (2209) от 22.09.2020 [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.rbc.ru/newspaper/2020/09/22/5f6371ee9a79470b5ab578e5>
2. «Российские власти одобрили экспериментальную эксплуатацию автономных судов» / официальный сайт ФГУП Росморпорт / [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.rosmorport.ru/news/photoarchive/smi/35602/>
3. Официальный сайт «Международная выставка и конференция НЕВА» [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.nevainter.com/?ysclid=mg3yrgfwupw309360305>
4. Филимонов В.Н. «Автономные суда» / Журнал «Балтийский Ллойд» [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://baltiyskiy-lloyd.ru/stati/avtonomnye-suda/>
5. «AI and Autonomous Ships: Redefining Risk in Marine Insurance», 02.05.2025, [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.shipownersclub.com/our-services/cover-provided/autonomous/>
6. Gabriel Olano «Autonomous vessels to impact global marine insurance sector», 22.12.2017 [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.insurancebusinessmag.com/us/news/marine/autonomous-vessels-to-impact-global-marine-insurance-sector-88281.aspx>
7. «Liability insurance for owners and operators of maritime autonomous vessels», 2024 [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.shipownersclub.com/our-services/cover-provided/autonomous/>
8. «Proteus and Vanbreda develop insurance policy for autonomous vessels» [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.vanbreda.be/en/insights/proteus-and-vanbreda-develop-insurance-policy-for-autonomous-vessels>

9. «H2Terminals and London P&I Club forge strategic partnership», 13.08.2024 [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://h2tech.com/news/2024/08-2024/h2terminals-and-london-p-i-club-forge-strategic-partnership/>
10. «The London P&I Club» [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.londonpandi.com/our-services/p-and-i/>
11. «Insurers Considerations for Autonomous Ships», 17.02.2020 [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://safety4sea.com/cm-insurers-considerations-for-autonomous-ships/>

