



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

**ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ**

Выпуск 3(8) 2020

Научно-практический журнал

Санкт-Петербург

Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

Выходит с 2017 года (издается ежеквартально)

Научно-практический журнал «Океанский Менеджмент» - печатное и электронное 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.

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

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: journal@oceanlaw.ru

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Северо-Западному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ТУ78-01944 от 25.10.2016

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Главный редактор - СКАРИДОВ АЛЕКСАНДР СТАНИСЛАВОВИЧ, доктор юридических наук, профессор, директор Агентства морского права.

Заместитель главного редактора - 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.

Ответственный секретарь - МОРДВИНОВА ТАТЬЯНА БОРИСОВНА, заместитель директора «Агентства Морского права» по научным и образовательным программам.

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

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

Орал Нилюфер, старший научный сотрудник Сингапурского университета, член Комиссии ООН по международному праву (ILC), сопредседатель Специальной группы по Океанам и прибрежным рифам Комиссии IUCN по защите окружающей среды.

Ручкина Гульнара Флюоровна, доктор юридических наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации, декан юридического факультета, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации.

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

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

Энкомиенда Альберто (Encomienda A. Alberto), Посол, Исполнительный директор неправительственной организации Balik Balangay (Филиппины).

На обложке: Марек Ланговский «К шторму»

СОДЕРЖАНИЕ

Статьи публикуются в авторской редакции.

Ответственность за содержание и достоверность сведений, представленных в материалах, возлагается на авторов.

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

<u>Скаридов А.С.</u> Актуальные проблемы международного и морского права.....	4
<u>Коченова К.И.</u> Sexual harassment в международном праве.....	7

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

<u>Бразовская Я.Е., Яковлева К.А.</u> Особенности правового регулирования перевозки особо опасного груза по договору морской перевозки.....	11
<u>Карачёв Д.В.</u> Особенности правового регулирования формирования норм международного морского права. Правовое регулирование цифровых прав и цифровых активов: вызовы и возможности в морской отрасли.....	19
<u>Пискун Л.П., Бразовская Я.Е.</u> Особенности правового регулирования управления труда моряков в полярных водах.....	23
<u>Скаридова М. А.</u> Правовое регулирование разработки морских минеральных ресурсов.....	32
<u>Скрынник А.М.</u> Система морского транспортного образования в российской империи и СССР: краткий историко-правовой аспект.....	38
<u>Цветкова Ю.С.</u> Актуализация правового обеспечения морских спасательных операций в высоких широтах.....	46

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

<u>Encomienda A. Alberto</u> Proposed solutions to maintain navigation freedom in the South China Sea after The Hague PCA ruling.....	49
--	----

РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

<u>Мордвинова Т.Б.</u> Экономическая безопасность разработки морских ресурсов в высоких широтах как основа формирования арктического экономического кластера.....	62
Информация для авторов.....	66

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Скаридов А. С.

Д.ю.н., профессор

Директор Агентства Морского права (Санкт-Петербург)

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО И МОРСКОГО ПРАВА

Аннотация: В статье, в свете межгосударственных отношений, рассматривается роль международного права в современном мире и динамика развития правоотношений в области морского права.

Ключевые слова: международное право, межгосударственные отношения, морское право, перевозка грузов, морской транспорт.

ACTUAL PROBLEM OF INTERNATIONAL AND MARITIME LAW

Annotation: The article examines the role of international law in the modern world and the dynamics of legal relations in the field of Maritime law in the light of inter-state relations.

Keywords: international law, interstate relations, Maritime law, cargo transportation, sea transport.

Современная практика межгосударственных отношений преподносит нам все новые аргументы в пользу реформирования сложившейся системы международного права, однако реформирование не означает разрушения сложившегося правопорядка, который складывается, как минимум более семидесяти лет - то есть весь послевоенный период.[1]

Как и много лет назад, вооруженная сила не перестала быть инструментом разрешения межгосударственных споров, но еще никогда после 1945 г. бомбардировка европейского государства (Югославии) не осуществлялась по решению военного командования военно-политического союза (НАТО). Действительно, в том, что касается международной безопасности СБ ООН проявляет явную неспособность демпфировать международные кризисы. Да, в межгосударственном общении появилось больше цинизма и в деятельности многих государственных чиновников - партнеров РФ по Совбезу ООН, руководителей Евросюза и НАТО безнравственность становится эталоном в оценках, а пропаганда заменяет профессиональное толкования международных норм. По мнению министра иностранных дел РФ С. Лаврова, мы наблюдаем «попытки подмять под себя многосторонние институты, размыть их межгосударственный характер, а универсальные нормы международного права заменить неким «порядком, основанным на правилах»».[2] Однако «изобретение местечковых правил» не находит поддержки среди большинства государств и проблема лишь в одном - их авторами выступают государства, которые еще совсем недавно относились к «рулевым» международных отношений, точно знающих правильный курс. Но на другом полюсе отказа от применения международного права в межгосударственных отношениях - анархия, которая точно не может составить основу будущих межгосударственных отношений.

Современное международное право это не только право международной безопасности. Предметом регулирования международного права являются и вопросы защиты прав человека, гуманизации различных конфликтов, вопросы экономического сотрудничества и глобальной и региональной экологии, здоровья, туризма и защиты иностранных инвестиций, и мы не можем говорить о том, что механизм международного сотрудничества основанный на праве не работает. Скорее наоборот, на сегодня ООН насчитывает 32 глобальных международных соглашения, которые приняты и находятся в разной стадии имплементации в качестве норм международного права. Мы знаем и о том, что в отдельных областях совсем недавно состоялись прорывные договоренности, особенно в том, что касается защиты экологии и Парижское соглашение об изменении климата вполне убедительный тому пример. Мы также можем назвать Международную конвенцию о борьбе с актами ядерного терроризма, как весомое достижение в области межгосударственного сотрудничества; Европейскую ландшафтную конвенцию, нацеленную на укрепление будущей модели экономического развития с учетом базовых компонентов европейского природного и культурного наследия. Значимым событием

следует признать и подписание в 2018 г. Конвенции о правовом статусе Каспийского моря, которая подвела итог 22-летних усилий по установлению правового режима этого крупнейшего внутреннего бассейна. Есть и вполне экзотические примеры. Например, президент Microsoft, Brad Smith призвал дополнить Женевские конвенции 1949 г. «О защите жертв войны» новым международным соглашением о защите граждан от атак хакеров, т.е. к созданию глобальных полицейских мер в киберпространстве и даже не исключил возможность подписания такого документа в электронном виде. Перечень может быть продолжен и он делает совершенно очевидным, тот факт, что международный нормативный массив пополняется новыми универсальными и региональными соглашениями и эта тенденция сохранится в будущем.

Одним из объектов регулирования международных отношений являются правоотношения в области водного транспорта. Эту часть международного права вообще нельзя упрекнуть в отсутствии динамики. Регламентация перевозки грузов, морское страхование, разработка ресурсов континентального шельфа, международный оборот транспортных документов, обеспечение безопасности на море и портах в портах, защита интересов экипажей и противодействие морским преступлениям, - все в фокусе международных конференций, семинаров, предметы исследований соответствующих институтов и международных организаций.

Морские перевозки являются неотъемлемой частью международной логистики и составляют 80 процентов объема мировой торговли, а физическая непрерывность грузоперевозок требует использования мультимодальных транспортных систем, что делает морские перевозки основой глобальной международной торговли. Качественный анализ грузопотока свидетельствует о том, что сырье продолжает доминировать и в прошлом году наливные грузы составили около трети от общего тоннажа, а «прочие сухие грузы», включая контейнерные перевозки, составляли около 40 процентов. Перевозки указанных грузов в большей или меньшей степени регулируются нормами права, а вот нарастающая по объемам перевозка сжиженного природного газа (СПГ) конвенционной регламентации не имеет, что на фоне роста мощностей по сжижению газа и потенциала СПГ как «более зеленой альтернативы» другим ископаемым видам топлива, по-видимому, заставит основных игроков этого развивающегося рынка с инициировать работы по формулировке будущих международных правил.

Сегодня мировая контейнерная торговля оценивалась в 160-170 миллион единиц в 20-футовом эквиваленте (TEU), увеличивается объем торговли промежуточными товарами [3], расширяющаяся «контейнерная» грузовая база (например, сельскохозяйственные грузы), создаются гигантские контейнерные терминалы и возникают новые контейнерные потоки. Как минимум два обстоятельства правового характера будут влиять на их (перевозка контейнеров) экономическую обоснованность и эффективность - освоение северо-восточного и северо-западного проходов в высоких широтах и возможное принятие новых правил прохода Панамского канала, что может являться следствием его технической модернизации.

В целом, развивающаяся глобальная экономическая архитектура уже вызывает сдвиг в глобальных торговых потоках, направлении и структуре и, соответственно, изменяет спрос на услуги морского транспорта, хотя сегменты рынка испытывают различное воздействие.

ИМО свидетельствует о наличии как минимум 50 международных соглашений, регламентирующих деятельность международного транспорта и иных международных инструментов в области экологии и обеспечения безопасности мореплавания.

Особенно важно для России, что многие вновь принимаемые нормы в качестве эксплуатационных пространств рассматривают высокие широты и действующие адаптируются путем внесения изменений в контексте их применения к полярным районам и полярной навигации [4]. Так, например:

- обновляются положения правил главы V Конвенции SOLAS, касающиеся метеорологических служб и предупреждений, включающих информацию о льдах, Службе Ледяного патрулирования (IcePatrolService) и извещений, касающихся ледовой обстановки;

- продолжают обсуждаться положения Международного кодекса устойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 (вступившего в силу в 2010 г.), которые приспособляются к критериям в отношении обледенения судебных корпусов;

- Подкомитетом ИМО по навигации и связи [5] установлены новые районы навигации и метеорологии в высоких широтах;

- приняты Руководство по планированию рейсов для пассажирских судов в отдаленных районах [6], а также Руководство для выживания в холодной воде 2012 г. [7];

- Конвенция ПДНВ 1978 также подверглась изменению (в 2010 г.) в части раздела B-V/g, впервые установив требования к капитану и старшему механику по опыту эксплуатации судов в полярных условиях [8];

- продолжает совершенствоваться система обязательных сообщений с борта судов, с 2013 г. - к обязательным районам добавлены пространства Баренцева моря а также, по предложению США, введена система «Иридиум» (Iridium) [9], которая должна быть инкорпорирована в систему Глобальной Морской Системы безопасности (ГМССБ) применительно к полярным районам.

Ну и, конечно же, следует обратить внимание на вступление в силу с января 2017 г. Полярного кодекса в части требований к новостроящимся судам. Этот документ составлен из обязательных к исполнению и рекомендательных норм, а дополнения к Кодексу частично инкорпорировали положения четырех конвенций: SOLAS, MARPOL, Конвенции по управлению балластными водами [10] и контролю за вредными противообрастающими системами на судах [11].

Морской транспорт развивался в ответ на меняющиеся экономические, институциональные, нормативные и операционные условия. Ввиду некоторых возникающих проблем, включая меняющуюся глобальную экономическую архитектуру, растущие императивы экологической и энергетической устойчивости и растущие проблемы изменения климата, правовое обеспечение деятельности морского транспорта должны отслеживать тенденции его развития.

Обзор эволюции различных секторов морской индустрии указывает на некоторые потенциальные факторы, которые, прежде всего, развивающиеся страны должны учитывать в нормативном регулировании и, прежде всего, в том, что касается принятия политики, адаптированной к национальным интересам и созданием морских кластеров.

Следует также учитывать, что доступ к регулярным службам судоходства будет оставаться важным аспектом конкурентоспособности торговли развивающихся стран. Некоторые детерминанты связности линейных перевозок в значительной степени находятся вне контроля политиков, в частности, географическое положение страны в глобальной сети обслуживания и объем негабаритных грузов, что неизбежно повлечет модернизацию портов в сочетании с необходимостью упрощения портовых формальностей и электронный документооборот.

Факторы энергетики, устойчивого развития, изменения климата и сохранение биоразнообразия будут продолжать формировать национальную транспортную политику будущего, а, значит, влиять на объем и предмет правового регулирования морепользования.

Примечания:

1. Имеется в виду период после Второй мировой войны.
2. Лавров: «основанный на правилах» западный порядок подразумевает конъюнктурные решения. Сообщение ТАСС от 16 января 2018. Режим доступа URL: <https://tass.ru/politika/6004699> (Дата обращения 15.06.2020)
3. Intermediate goods
4. Ircop A. Ships in transit, regimes in transition. Regulating international navigation and shipping in the Arctic. Arctic Frontiers, Tromse, Norway, 22 January 2014.
5. Ранее известный как COMSAR и ныне переименованный в NCSR (Sub Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue).
6. Guidelines on Voyage Planning for Passenger Ships in Remote Areas 2007.
7. Adoption of the Guide for Cold Water Survival in 2012.
8. The STCW Convention 1978/2010; Section B-V/g (Guidance regarding training of masters and officers for ships operating in polar waters).
9. The Iridium mobile satellite system

10. International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM) 2004.

11. International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships 2001.

Для цитирования: Скаридов А.С. Актуальные проблемы международного и морского права // Океанский менеджмент. №3(8). 2020. С. 4-7

Коченова К.И.

Студентка ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Цветкова Ю.С.

*Научный руководитель, старший преподаватель
кафедры международного и морского права
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова*

SEXUAL HARASSMENT В МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВЕ

Аннотация: В современном мире с потоком экономического, политического, духовного, нравственного развития всё же продолжают существовать проблемы с дискриминацией людей по самым разным признакам: по цвету кожи (расизм), по возрасту (эйджизм), по национальности, по языку общения, по политическим предпочтениям, по сексуальной ориентации, а также по полу (сексизм). В данной статье автор рассматривает ущемление прав женщин, страдающих от сексуальных домогательств. По мнению автора, эта одна из самых важных проблем нашего времени, которая нуждается в несомненных изменениях, не только на национально законодательном уровне, но и на международной арене.

Ключевые слова: ущемление прав женщин, сексуальные домогательства, Европейский Суд по правам человека (ЕСПЧ), Организация Объединенных Наций (ООН), домашнее насилие, дискриминация женщин, правовая защита.

SEXUAL HARASSMENT IN INTERNATIONAL LAW

Annotation: In the modern world, with the flow of economic, political, spiritual, moral development, there still continue to be problems with discrimination of people on various grounds: by skin color (racism), by age (ejim), by nationality, by language of communication, by political preferences, by sexual orientation, as well as by gender (sexism). In this article, the author considers the violation of the rights of women suffering from sexual harassment. According to the author, this is one of the most important problems of our time, which needs undoubted changes, not only at the national legislative level, but also in the international arena.

Keywords: violation of women's rights, sexual harassment, European Court of Human Rights (ECHR), United Nations (UN), domestic violence, discrimination against women, legal protection.

В феврале 2018 года несколько журналисток анонимно рассказали телеканалу «Дождь» о сексуальных домогательствах на рабочем месте со стороны депутата Государственной думы от ЛДПР Леонида Слуцкого [1]. После выхода данного эфира в редакцию обращались ещё несколько женщин, которые сталкивались с таким поведением со стороны депутата. Это вызвало резонанс в российском обществе. Депутат отвергал подобного рода заявления. Через некоторое время девушки публично выступили со своими обвинениями, предоставив диктофонную запись, но, несмотря на это всё Думская комиссия по этике в итоге увидела никаких «нарушений поведенческих норм» в данной ситуации.

В российском законодательстве данный вопрос регулируется статьей 133 УК РФ, где отсутствует понятие «сексуальное домогательство», регулируется гражданскими исками о возмещении морального вреда, размер морального вреда определяет сам суд. При заявлении о требовании моральной компенсации физические и нравственные страдания придётся подтвердить справками, экспертизами, чеками на лекарства и т.д. Зачастую с сексуальными домогательствами приходится сталкиваться на работе, в этом случае вы можете пожаловать в трудовую инспекцию, работодателю или в прокуратуру, на законодательном уровне это будет регулироваться ст.3 ТК РФ, ст.20 КоАП РФ. Российское законодательство в данном вопросе слишком неопределенно, очень сложно

доказать факт домогательства в суде, поэтому граждане РФ часто обращаются за помощью в международно-правовые органы. Ярким и доступным примером выступает случай, когда одна из гражданок РФ на протяжении нескольких лет подвергалась издевательствам и насилию со стороны бывшего партнера. Органы полиции и суд РФ остались безучастны к этой проблеме. Она обратилась в Европейский Суд по правам человека (ЕСПЧ). Суд присудил гражданке РФ 20 000 евро и возместил юридические доходы [2].

Российская Федерация, по мнению Европейского Суда по правам человека (ЕСПЧ), принимает недостаточно усилий для того, чтобы защитить женщин не только от сексуальных домогательств, но и от домашнего насилия. ЕСПЧ призвал Россию внести законодательные изменения или соответствующие поправки в своих законах, чтобы эффективнее пересекать случаи домашнего насилия и сексуального домогательства, ведь действующее законодательство является дискриминационным по отношению к женщинам. Российская Федерация стала абсолютным лидером по числу жалоб в Европейский Суд по правам человека, в том числе и по вопросам сексуальных домогательств.

Такая международно-правовая организация, как Организация Объединенных Наций не определяет термин «сексуальное домогательство».

Стоит обратиться к международно-правовым актам, в которых так или иначе употребляется данный термин. Рассматривая Конвенцию МОТ № 190 «Об искоренении насилия и домогательств в сфере труда», можно заметить, что «насилие и домогательства» в сфере труда обозначает ряд неприемлемых форм поведения и практики или угрозы таковых — будь то единичный или повторный случай, — целью, результатом или возможным следствием которых является причинение физического, психологического, сексуального или экономического вреда, включая гендерное насилие и домогательства [3]. Конвенция содержит рекомендации для национальных правительств по принятию законодательных и нормативно-правовых актов и рекомендации по политике, гарантирующее право на равенство и недопущение дискриминации в сфере труда и занятости, в том числе для работающих женщин, а также работников и других лиц, принадлежащих к одной или нескольким уязвимым группами.

В Модельных правилах европейского частного права термин «домогательство» означает «недозволенное поведение (включая поведение сексуального характера), которое ущемляет человеческое достоинство, когда такое поведение создает или направлено на создание атмосферы страха, вражды, унижения или оскорбления» [4].

Директива Европейского парламента и Совет Европейского союза 2006/54/ЕС понятие «сексуальное домогательство» используют для описания ситуаций, в которых имеет место любая форма нежелательного вербального, невербального или физического поведения сексуального характера, имеющего своей целью или результатом оскорбление достоинства лица, в частности, посредством создания угрожающей, враждебной, ущемляющей человеческое достоинство, унижительной или оскорбительной среды (п. d ч. 1 ст. 2). [5]

В бюллетене Генерального секретаря ООН «Запрет дискриминации, домогательств, включая сексуальные домогательства, и злоупотреблений властью» от 11.02.2008 «сексуальное домогательство» несёт в себе «любое нежелательное сексуальное домогательство, требования сексуальной благосклонности, вербальное или физическое поведение или жест сексуального характера, или любое другое поведение сексуального характера, которое может разумно ожидаться или восприниматься как оскорбительное или унижающее, когда такое поведение мешает работе, является условием трудоустройства или создает угрожающую, враждебную или оскорбительную рабочую среду». [6]

На сегодняшний день не только в России, но и в других странах проблема ущемления прав женщин, страдающих от сексуальных домогательств, одна из самых важных и значимых. Она требует кардинальных изменений.

Во Франции был принят закон о сексуальных домогательствах. Парламент страны единогласно одобрил документ, который предусматривает уголовную и административную ответственность. Отныне наказание за непристойные предложения и склонение к оказанию услуг сексуального характера можно получить до 2 лет лишения

свободы и 30 тысяч евро штрафа. Не смотря на такой большой шаг вперед, данный закон имеет явные недоработки и проблемы, которые связаны с бременем доказательств и возможность расовой дискриминации.

В США появилось движение #MeToo, которое включает в себя любое проявление сексуального давления, но все же основной проблемой остается юридическое определение сексуального домогательства, которое разнится в законодательствах различного штата. Местные законодательные акты пытаются расширить минимальную сферу защиты от сексуальных домогательств, которая определена Кодексом Федеральных Законодательных Актов.

Швейцария, которая в данный момент развела широкую деятельность вокруг этого вопроса, законодательство которой направлено на защиту и отстаивание интересов жертв сексуального домогательства, всё равно сталкивается с тем, что в реальности такие дела редко доходят до суда. В Швейцарии предъявляют очень строгие требования к качеству доказательной базы в суде, а судебная система страны пока не накопила достаточно прецедентного опыта для того, чтобы грамотно с помощью права противодействовать такому новому явлению, как сексуальные домогательства.

В таких государствах, как Узбекистан, ОАЭ, Иран, Габон, Эсватини и ещё в 15 странах Ближнего Востока и Африки закон не защищает женщин от сексуальных домогательств.

Таким образом, в мире нет практически ни одной страны, где бы так остро не стоял вопрос о законодательном закреплении прав женщин, связанный с сексуальными домогательствами.

В связи с этим вытекает, проблема дискриминации женщин, связанная с сексуальными домогательствами, не урегулирована полноценно на национальном законодательном уровне любой страны, а на международно-правовой арене нуждается в тщательной доработке.

Пути её решения могут быть самими различными и индивидуальными для каждой страны с учетом менталитета и традиций, но за основу, на наш взгляд, можно взять эти предложения:

1) усовершенствования национальных законодательств о сексуальных домогательствах в сфере труда, так как большинство случаев зафиксировано именно на рабочем месте;

2) взять за основу конкретный общий термин - «сексуальное домогательство - это любая форма откровенно сексуального поведения, модель отношений, в которых находятся жертва и преследователь, причиняющая нежелательный физический, психологический и другой вред» и ввести его в такие международно-правовые акты, как Конвенция МОТ № 190 «Об искоренении насилия и домогательств в сфере труда», Модельные правила европейского частного права, Директиву Европейского парламента и Совета Европейского Союза 2006/54/ЕС, Бюллетень Генерального секретаря ООН «Запрет дискриминации, домогательств, включая сексуальные домогательства, и злоупотреблений властью» от 11.02.2008.

3) выработка новых международно-правовых актов, которые будут регулировать ущемление прав женщин, страдающих от сексуальных домогательств и которые будут соответствовать нормам современного мира.

4) создать под эгидой ООН специальную комиссию по защите прав женщин от сексуальных домогательств, которая бы занималась расследованием жалоб от потерпевших женщин.

Таким образом, проблема дискриминации женщин, связанная с сексуальными домогательствами и другими притеснениями, не должна быть закрытой и непубличной. Проблема актуальна для многих стран, включая Россию, для решения данной проблемы требуется усовершенствование национального и международного законодательства, выработка единых подходов к решению проблемы, но с учетом менталитета и традиций каждой страны, создание международной комиссии, которая бы следила за исполнением обязательств по защите прав женщин, связанных с сексуальными домогательствами.

Пристатейный библиографический список:

1. Исакова А. Журналистки обвинили депутата Госдумы Леонида Слуцкого в домогательствах // ТАСС / Vida Press / Meduza. Режим доступа URL: <https://meduza.io/feature/2018/02/24/zhurnalistki-obvinili-deputata-gosdumy-leonida-slutskogo-v-domogatelstvah-on-vse-otritsaet-glavnoe> (Дата доступа 10.08.2020)
2. ЕСПЧ вынес первое решение по делу о бытовом насилии в России // РИА Новости. Режим доступа URL: <https://ria.ru/20190709/1556339122.html> (Дата доступа 09.08.2020)
3. Конвенция об искоренении насилия и домогательств в сфере труда (№ 190) / Международная организация труда. 2019. С. 190
4. Модельные правила европейского частного права / под ред. Н. Ю. Рассказова. М.: Статут, 2013. 989 с.
5. Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза 2006/54/ЕС.
6. Запрет дискриминации, домогательств, включая сексуальные домогательства, и злоупотреблений властью // Бюллетень Генерального секретаря ООН от 11.02.2008.
7. Харитонов М.М. Понятие сексуального харассмента (домогательства) и механизмы противодействия ему в трудовом праве России // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019. № 3. С. 52–75.

Для цитирования: Коченова К.И. Sexual Harassment в международном праве / науч. рук. Ю.С.Цвекова // Океанский менеджмент. №3(8). 2020. С. 7-10



РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО**Бразовская Я.Е.***Доцент кафедры международного и морского права**ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова***Яковлева К.А.***Выпускница ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова***ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКИ ОСОБО ОПАСНОГО ГРУЗА ПО ДОГОВОРУ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

Аннотация: Статья посвящена анализу норм права Российской Федерации и международного права, регулирующих коммерческие перевозки «опасного» и «особо опасного» груза морским транспортом. Авторами установлено, что в современном праве широко используется термин «особо опасный груз», однако, законодатель не раскрыл его понятийную сторону. В заключении авторами предложен способ устранения имеющегося пробела, посредством детерминации термина «особо опасный груз», что позволит исключить неточности и проблемы в толковании, а также в практической деятельности обеспечения безопасности.

Ключевые слова: морское право, договор морской перевозки груза, опасный груз, особо опасный груз, грузы повышенной опасности.

THE SPECIFIC OF LEGAL REGULATION OF THE TRANSPORTATION OF ESPECIALLY DANGEROUS GOODS BY THE CONTRACT OF COMMERCIAL SHIPPING

Annotation: This article analyzes the norms of Russian law and international law governing commercial shipping «dangerous goods» and «especially dangerous goods». The authors found that in new law the term «especially dangerous goods» is widely used however, the legislator didn't disclose its conceptual side. In conclusion, the authors proposed a way to eliminate the existing gap, by determining the term «especially dangerous goods», which will allow to eliminate inaccuracies and problems in interpretation, as well as in the practical activities of ensuring security.

Keywords: maritime law, commercial shipping, dangerous goods, especially dangerous goods, high hazard cargo.

Моря, океаны, иные водные пространства использовались человечеством ещё с древних времен для перемещения, как грузов, так и непосредственно людей. Морской транспорт является одной из главных составляющих международных перевозок, оказывающий значительную роль на стабилизацию внешнеторговых отношений и укрепления связей между государствами и развитии мировой экономики. Морские перевозки являются достаточно привлекательными ввиду своей экономической рентабельности, способности перевозить различные по своим характеристикам грузы, практически на любые расстояния¹.

Конференция ООН по торговле и развитию - ЮНКТАД отражая события в мировой экономике и международной торговле в целом, отмечает, что международная морская торговля потеряла динамику объема морской торговли в 2019 г. Не смотря на значительный спад международной морской торговли в 2018 г., следует отметить, что развивающиеся страны неуклонно продолжают расширять свою торговую деятельность при помощи морского транспорта. Наиболее преуспевающим регионом в области международной морской торговли по состоянию на 2018 г. является Азия. Так, на долю азиатских морских государств в 2018 г. приходилось 61 % выгруженного груза и 41% погруженного груза. Рост торговли продолжает усиливаться на таких основных морских путях как Азия-Европа, Транстихоокеанский и Трансатлантический маршруты. Вначале 2019 г. грузоподъемность мирового флота составила 1,97 млрд. тонн дедвейта. В 2019 г. тройку лидеров по-прежнему составляют Греция, Япония и Китай. Сингапур и Гонконг опережают Германию, а США уступили свою прошлогоднюю, 8 позицию, Норвегии. Российская Федерация по-прежнему занимает 19 место по данному показателю (Приложение № 2 Статистические данные ЮНКТАД).

¹ В Приложение № 1 приведены статистические данные грузооборота по видам транспорта ФСГС.

Морская перевозка грузов – это вид морской транспортной услуги по перемещению товаров при сохранении их физико-химических свойств и массы в оговоренных пределах. Иными словами, морская перевозка грузов представляет собой взаимосвязанную деятельность, выполняемую при подготовке, осуществлении и завершении перемещения товаров морским транспортом[1].

Груз представляет собой предметы материального мира, т.е. объекты гражданского оборота, которые в соответствии с договором перевозки должны быть перемещены перевозчиком из одного места в другое. Для Российской Федерации большой вклад в грузооборот вносит перевозка нефти, так например перевозки по Северному морскому пути характеризуются увеличением объема перевозок опасных грузов - нефти, конденсата и СПГ. При этом широкомасштабная эксплуатация Северного морского пути создаст высокоплотное движение судов в достаточно узком водно-ледовом коридоре, что неизбежно приведет к существенному росту числа чрезвычайных ситуаций¹. И в данном контексте важно рассмотрение особенностей правового регулирования перевозки опасного груза.

Перевозка опасных грузов на международном уровне регламентируется Международным морским кодексом по опасным грузам[2], который был принят в 1965 г. Межправительственной морской консультативной комиссией, которая в 1982 г. была переименована в Международную морскую организацию. Кодекс периодически претерпевает преобразования, гибко реагируя на изменения климата, потребности судоходства, а также развитие современных технологий в области судостроения.

Международный кодекс служит целям обеспечения безопасной транспортировки опасных грузов морем, защиты экипажей судов и предотвращения загрязнения морской среды. Основные положения кодекса базируются на «Рекомендациях ООН по перевозке опасных грузов». В тоже время в кодексе содержатся такие важные положения в отношении, специфики морской перевозки опасных грузов, как размещение и разделение опасных грузов на борту судов, действия в чрезвычайных ситуациях, перевозка загрязнителей моря и другие вопросы, связанные с обеспечением транспортной безопасности на море в целом².

В целях реализации поставленных Конвенцией целей опасные грузы были классифицированы по классам опасности и подклассы, определены и описаны характеристики и свойства веществ, материалов и изделий, которые относятся к каждому классу или подклассу.

При этом Кодекс не указывает на степень опасности того или иного вещества (изделия), при этом многие вещества и изделия, указанные в классификации, являются загрязнителями моря³ или даже сильными загрязнителями моря⁴, т.е. вредные для морской среды вещества⁵.

Применительно к рассматриваемым понятиям «опасный груз» и «особо опасный груз», следует отметить, что Кодекс использует термин «опасный груз», содержание которого раскрывается достаточно лаконично, это грузы, представляющие опасность (глава 2.0.1.5).

При этом Кодекс также использует понятие «опасный груз, способный вызвать катастрофические последствия», который по своему правовому смыслу предполагается возможным понимать как аналогичный понятию «особо опасный груз», используемый в юридической литературе. К таким грузам «относятся грузы, которые могут быть использованы в террористических целях и которые могут в результате такого применения привести к катастрофическим последствиям, таким как многочисленные людские потери, или массовые разрушения» (глава 1.4.3.1).

На национальном уровне отношения, возникающие из торгового мореплавания и в частности по перевозке груза, регулируются Кодексом торгового мореплавания РФ[3], который не детерминирует понятие «груз», однако в силу того, что Кодекс заимствовал многие положения Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил, следует предположить,

¹ Из ежегодного доклада Совета Федерации РФ за 2018 г. с.453.

² Там же.

³ Англ. marine pollutants.

⁴ Англ. severe marine pollutants.

⁵ Примечание введения главы 2.0. ММКОГ.

что и в части определения данного понятия Кодекс произвел заимствование. Рассматривая заявленную тему, понятие особо опасные грузы применительно к договору перевозки грузов морем отметим, что в Кодексе торгового мореплавания РФ определяет понятие «опасный груз» как груз, который по своим свойствам легко способен воспламениться или взрываться, или же по своей природе является просто опасным. Отправитель такого груза обязан уведомить о том, что намеревается осуществить перевозку опасного груза. В случае неосуществления своей обязанности по уведомлению о наличии такого груза перевозчик имеет право выгрузить, обезвредить или уничтожить такой груз. Если вследствие таких действий перевозчику был причинен ущерб, то обязанность по его возмещению лежит на грузоотправителе (при этом фрахт за транспортировку опасного груза отправителю возвращен не будет).

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации [4] также оперирует понятием «опасный груз» и детерминирует его как груз, который в силу присущих ему свойств и особенностей при его перевозках, перегрузках и хранении может создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей¹.

Примечательно введение законодателем в указанном Кодексе термина «грузы повышенной опасности», которые допускаются к перевозке по специальным разрешениям, а перечень видов таких грузов устанавливается Правительством Российской Федерации, которое в настоящий момент не принято. Согласно Распоряжению Минтранса России от 14.01.2020 № ЕД-10-р [5] в План законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2020 год внесен на рассмотрение законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности (в части выдачи специальных разрешений на перевозку грузов повышенной опасности внутренним водным транспортом и железнодорожным транспортом).

Дополнительно стоит отметить Правила морской перевозки опасных грузов [6] принятые в 1989 году с целью обеспечения безопасности здоровья и жизни людей, охраны окружающей среды и сохранения имущества услуги по перевозке опасных грузов осуществляются строго и точно согласно специально разработанным правилам. Правила были приняты в соответствии с Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 (СОЛАС-74) [7] с поправками 1981 г. и 1983 г. и Международным Кодексом морской перевозки опасных грузов ИМО и служат рекомендацией к применению выработанных правил в национальном законодательстве.

Не вызывает сомнения, что принятые в 1989 г. Правила устарели, однако они содержат ценные формулировки, которые могут послужить основой для разработки новых актов, применимых к перевозке опасных (особо опасных) грузов в высоких широтах.

Цель создания МОПОГ заключалась, прежде всего, в необходимости обеспечения безопасности членов экипажа во время транспортировки опасных грузов и в предотвращении загрязнения окружающей среды в момент перевозки опасных веществ.

В пункте 1.1 «Общих положений» МОПОГ закреплено довольно пространное и точное определение понятия «опасные грузы», под которыми понимаются «вещества, материалы и изделия, обладающие свойствами, проявление которых в транспортном процессе может привести к гибели, травмированию, отравлению, облучению и заболеванию людей и животных, а также к взрыву, пожару и повреждению сооружений и транспортных средств, и соответствующими классификационным показателям и критериям»².

Правила примечательны также тем, что содержат требования к упаковке грузов в зависимости от их класса опасности, требования к судам, которые должны осуществлять перевозку грузов, а также к пожарной безопасности и безопасности труда.

Следует отметить, что перевозка опасных грузов возможна исключительно при направлении отправителем перевозчику заблаговременной не менее чем за семь суток письменной заявки с представлением комплекта необходимых грузовых перевозочных

¹ Статья 86 КВТ от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 02.08.2019) // Собрание законодательства РФ, 12.03.2001, № 11, ст. 1001.

² Пункт 1.1 РД 31.15.01-89. Правила морской перевозки опасных грузов (далее Правила МОПОГ) // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).

документов, свидетельства о выполнении требований Правил МОПОГ по утвержденной форме, или декларации (сертификаты), а также экземпляра инструкции по перевозке груза¹.

Анализ национальных правил продемонстрировал, что Правила МОПОГ и КТМ РФ не используют такие понятия как «особо опасный груз», а КВВТ РФ ввел новый термин «груз повышенной опасности» при этом, не детерминируя его².

В виду того, что Правила МОПОГ были приняты в соответствии с СОЛАС-74, как одного из важнейших международных документов по защите природной среды от загрязнений с судов, рассмотрим указанный международный документ в контексте рассматриваемой темы. Но прежде отметим, что Международная конвенция по охране человеческой жизни на море была принята в целях содействия усилению охраны человеческой жизни на море посредством установления, с общего согласия, единообразных принципов и правил, направленных на достижение указанной цели. В сводном тексте содержатся требования к конструкции, оборудованию и снабжению судов, а также требования эксплуатационного характера (правила перевозки грузов, ведение записей, проведение учебных тревог и т.п.).

Особенности перевозки опасного груза устанавливаются в главе VII, применительно к раскрытию использованных в главе определений, под «опасными грузами» понимаются вещества, материалы и изделия, охватываемые Международным кодексом морской перевозки опасных грузов (правило VII-A/1.2).

Включено положение о том, что каждое судно, перевозящее опасные грузы в упаковке, должно иметь специальную опись, манифест или грузовой план с указанием имеющихся на борту опасных грузов и места их расположения на судне, которые при отходе в копиях должны быть предоставлены, назначенным властями государства порта лицу или организации (правило VII-A/4.2).

С учетом опасности, которую могут причинить в процессе транспортировки вредных веществ, опасных грузов, обратим внимание также на Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78)³. Конвенция устанавливает развернутую систему международных правил и стандартов по сокращению и предотвращению загрязнения морской среды как нефтью и нефтепродуктами, так и другими вредными веществами, которые перевозят на судах или образуются в процессе их эксплуатации.

Действие МАРПОЛ 73/78 распространяется на суда, которые эксплуатируются в морской среде, применение отдельных правил Конвенции зависит как от тоннажа судов, так и от других специально оговоренных в каждом из Приложений условий. МАРПОЛ 73/78 состоит из собственно Конвенции и Протоколов к ней, в которых закрепляются общие положения об обязательствах государств-участников по предотвращению загрязнения моря с судов, и шести Приложений к ней, излагающих Правила относительно загрязнения моря конкретными загрязняющими веществами: нефтью, вредными химическими веществами, перевозимыми наливом, веществами, перевозимыми в упакованной форме, сточными водами, мусором и загрязнения воздуха с судов.

Приложения к Конвенции МАРПОЛ 73/78 продолжают периодически пересматриваться и дополняться при активном участии Международной морской организации.

В МАРПОЛ 73/78 не фигурируют рассматриваемые понятия, однако в Дополнении к Приложению к Конвенции представлена классификация вредных жидких веществ, и Категория D оперирует категорией веществ высокоопасных для здоровья человека, а в пункте 1.1. Правила 1 Приложение III к Конвенции включило отсылочную норму детерминирующую, что «вредными веществами» являются вещества, которые определены как загрязнители моря в МКМПОГ⁴.

¹ Пункт 1.17 - 1.19 Правила МОПОГ.

² В приложении 3 приведена Сводная таблица терминов, использованных в коммерческих договорах перевозки грузов и упомянутых в нормативно-правовых актах.

³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

⁴ Вещества, которые могут считаться вредными для морской среды только в случае, если они содержат определенное количество загрязнителей моря или сильных загрязнителей моря, отмечены символом* в Перечне опасных грузов и в Алфавитном указателе ММКПОГ.

Вышеназванные международных и национальные акты оперируют разными понятиями применительно к перевозке опасных грузов и категории опасности: «опасный груз», «особо опасный груз» и «груз повышенной опасности».

Применительно к термину «особо опасный груз», стоит отметить, что указанный термин широко используется в различных по сфере применения нормативно-правовых актах Российской Федерации, но абсолютно не детерминируется и не конкретизируется какими-либо актами, а также не подкреплен судебной практикой. Так следующие нормативно-правовые акты используют указанный термин:

- в Перечне документов, которые должны находиться на автотранспортном средстве при осуществлении международных перевозок и предьявляться в соответствующих случаях для проверки, где перевозимый груз делится на категории: груз, опасный груз и особо опасный груз. Такой перечень был утвержден Минтрансом России 27 октября 1998 года [8];

- в статье 31 Федерального закона «Об оружии» [9];

- в пункте 47 Правил перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации [10];

- в статье 5 Федерального закона «О специальных экологических программах реабилитации радиационно загрязненных участков территории» [11];

- в пункте 1.28 Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и коммерческих операциях в сфере грузовых перевозок [12];

- в пункте 1.6 и приложении 7.2 Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом содержится упоминание об особо опасных грузах, Правила хоть и утратили юридическую силу, однако интересны с точки зрения детерминации рассматриваемого понятия [13]. Термин «особо опасные грузы» рассматриваются через призму расширения категории «опасный груз» к которым относятся грузы, требующим особых мер предосторожности при перевозке, и относящиеся к веществам и материалам по физико-химическими свойствами имеющим высокую степени опасности, а также отдельные вещества, которые не классифицируются по степени опасности, например взрывчатые вещества подклассов 1.1 – 1.3, радиоактивные материалы, газы, обладающие окисляющими свойствами, органические пероксиды;

- и в иных действующих нормативных правовых актах Российской Федерации.

Понятие «грузы повышенной опасности» введено в действующее российское законодательство, на основании подраздела 1.10.3.1 приложения «А» Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов [14], которое в силу пункта 3 постановления Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 № 272 применяется в Российской Федерации. Под «грузом повышенной опасности» понимаются грузы, которые могут быть использованы не по назначению, а в террористических целях.

Также данное понятие применяется, в Федеральном законе «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»¹, при непосредственном взаимодействии с упомянутым Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов, однако не раскрывается.

По сути, понятие «грузы повышенной опасности» используется в целях определения необходимости в оформлении специальных разрешений на ввоз/вывоз грузов из Российской Федерации, а также на движение транспортных средств в пределах территории Российской Федерации.

В силу отсутствия в законодательстве Российской Федерации детерминации термина «особо опасных грузов», и введения термина «грузы повышенной опасности» возникает вопрос, возможно ли считать указанные понятия тождественными или идентичными, или же стоит их разграничивать.

Так если «опасный груз» является таковым в силу своей опасности и подвержен способности легко воспламениться или взрываться, «грузы повышенной опасности» являются таковыми в силу возможности противоправного их использования, в силу чего в большей степени требуют специальных разрешений для транспортировки на

¹ Статья 4 Федеральный закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ (ред. от 01.03.2020) // Собрание законодательства РФ, 03.08.1998, № 31, ст. 3805.

территории Российской Федерации. Соответственно ввиду существенных различий не представляется возможным утверждать о тождественности или идентичности указанных понятий.

Применительно к анализируемым понятиям «опасный груз» и «особо опасного груза», стоит отметить, что первое в действующем законодательстве достаточно конкретизировано для целей морской перевозки грузов, а вот детерминация второго требует значительной проработки.

Проанализировав нормы российского законодательства, и в частности, анализ положений федерального закона «Об использовании атомной энергии» [15] абз. 1 статьи 45 позволяет предположить, что «особо опасный груз» – это нечто, относящееся к ядерным материалам, радиоактивным веществам, а также к взрывчатым веществам и изделиям, газам и прочие, могущие привести к необратимым последствиям для окружающей среды и здоровья человека.

При этом необходимо обратить внимание на довольно подробную и разветвленную классификацию, представленную в Международном морском кодексе по опасным грузам.

Отсутствие единства в понятийном аппарате, безусловно, не может рассматриваться с положительной стороны, как для государства, так и для хозяйствующих субъектов и не только при регулировании вопрос транспортировки груза морским транспортом.

Изучив вышеуказанные нормы законодательства Российской Федерации и соответствующие положения международного права, проанализировав содержание указанных понятий, во избежание неточности, проблем в толковании понятий, а также в практической деятельности при заключении и исполнении коммерческих договоров морской перевозки грузов, считаем необходимым ввести на законодательном уровне понятие «**особо опасный груз**» детерминировав его как - *вещество, материал или изделие, имеющее определенные чрезвычайно опасные для окружающей среды и здоровья человека физико-химические свойства и требующие обязательного соблюдения индивидуальных, особых мер во время их транспортировки, в том числе применительно к эксплуатации судов в полярных районах.*

Также представляется логичным разработать классификатора на основе уже существующих, например, Правил морской перевозки опасных грузов и Приказа ФСТ РФ от 07.06.2011 № 122-т/1, который должен содержать две крупные группы грузов: опасные и особо опасные грузы.

Предполагается, что предложенные нововведения будут способствовать совершенствованию качества обеспечения безопасности и защите окружающей среды во время транспортировок различных категорий грузов.

Приложение № 1

Статистика грузооборота по видам транспорта (в миллионах тонн)¹

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Транспорт - всего	7,907	9,167	7,750	7,898	7,954	8,073	8,265
в том числе:							
железнодорожный	1,047	1,273	1,312	1,329	1,325	1,384	1,411
автомобильный	5,878	6,685	5,236	5,357	5,397	5,404	5,544
трубопроводный	829	1,048	1,061	1,071	1,088	1,138	1,169
в том числе:							
газопроводный	511	566	537	493	509	549	566
нефтепроводный	295	454	492	543	543	553	561
нефтепродуктопроводный	23	28	33	35	35	36	42
морской	35	26	37	19	25	26	23

¹ Данные с официального сайта Федеральной службы государственной статистики / <https://gks.ru/>

Статистические данные ЮНКТАД¹

Табл. 1. Мировой экономический рост (годовое процентное изменение)

РЕГИОН (ИЛИ ГОСУДАРСТВО)	1994-2008 гг.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Мир	3.3	3.1	3.0	2.3
Развитые государства, в числе которых:	2.6	2.3	2.2	1.6
<i>США</i>	3.2	2.2	2.9	2.2
<i>ЕС (28)</i>	2.5	2.5	2.0	1.3
<i>Япония</i>	1.1	1.9	0.8	0.8
Развивающиеся государства, в числе которых:	5.1	4.4	4.2	3.5
<i>Восточная Азия</i>	8.1	6.2	5.9	5.4
<i>Китай</i>	9.7	6.9	6.6	6.1
<i>Южная Азия</i>	5.7	6.3	6.0	4.1
<i>Индия</i>	6.6	6.9	7.4	6.0
<i>Юго-Восточная Азия</i>	4.2	5.2	5.0	4.5
Государства Латинской Америки и Кариб, в числе которых:	2.9	1.0	0.8	0.2
<i>Бразилия</i>	2.9	1.1	1.1	0.6
Переходные экономики, в числе которых:	4.1	2.1	2.8	1.4
<i>Российская Федерация</i>	3.9	1.6	2.3	0.5
Наименее развитые государства	6.0	4.3	4.4	4.6

Табл. 2. Контейнеризация на основных торговых путях Восток-Запад в период 2014–2018 гг. (в млн. TEU)

	ТРАНСИХООКЕАНСКИЙ		АЗИЯ-ЕВРОПА		ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЙ	
	Восточное направление	Западное направление	Восточное направление	Западное направление	Восточное направление	Западное направление
	Восточная Азия – Северная Америка	Северная Америка – Восточная Азия	Северная Европа и Средиземноморье – Восточная Азия	Восточная Азия – Северная Европа и Средиземноморье	Северная Америка – Северная Европа и Средиземноморье	Северная Европа и Средиземноморье – Северная Америка
2014	15.8	7.4	6.8	15.2	2.8	3.9
2015	16.8	7.2	6.8	14.9	2.7	4.1
2016	17.7	7.7	7.1	15.3	2.7	4.2
2017	18.7	7.9	7.6	16.4	3.0	4.6
2018	19.5	8.1	7.8	16.9	3.2	4.9

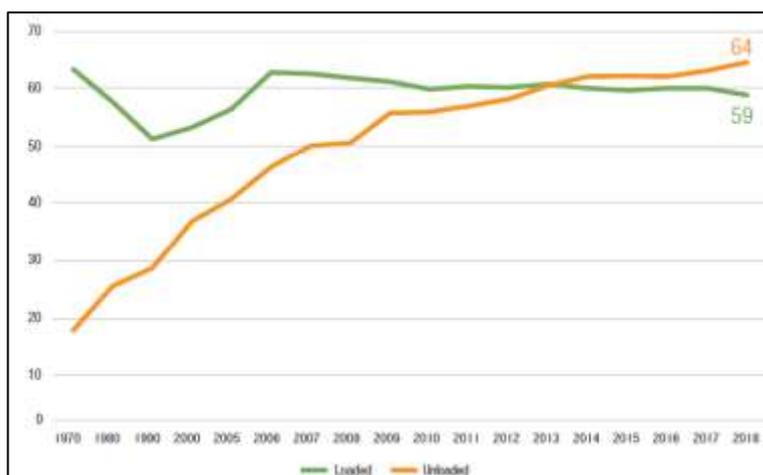


Рис. 1. Участие развивающихся стран в международной морской торговле 1970–2018 гг. (доля в % от общемирового тоннажа).

¹UNCTAD Review of Maritime transport 2019. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf

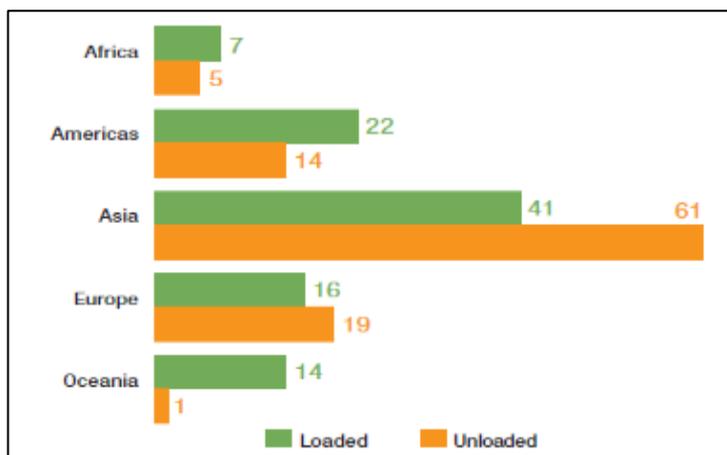


Рис. 2. Международная морская торговля по регионам (доля в % от общемирового тоннажа)

Табл. 3. Распределение мирового тоннажа в начале 2018 г. (в тыс. тонн дедвейта) на примере 10 лидирующих государств

ГОСУДАРСТВО СУДОВЛАДЕЛЬЦА (РАНЖИРОВАНИЕ ПО ТОННАЖУ)	ФЛАГ РЕГИСТРАЦИИ (РАНЖИРОВАНИЕ ПО ЗАРЕГИСТРИРОВАННОМУ ТОННАЖУ)							
	Панама	Маршалловы острова	Либерия	Гонконг	Сингапур	Мальта	КНР	Мир
Греция	23 520	65 207	66 519	1 172	3 126	60 913	0	330 176
Япония	137 377	11 278	13 364	3 056	6 907	146	0	223 615
КНР	21 419	1 776	3 976	58 683	7 327	2 134	82 455	183 094
ФРГ	1 940	8 805	41 583	1 350	2 449	8 900	0	107 119
Сингапур	7 340	7 217	10 213	5 671	63 699	147	2	103 583
Гонконг	9 226	2 754	5 427	72 453	3 492	225	1 217	97 806
Южная Корея	35 528	23 113	1 064	1 216	9	179	0	77 277
США	4 088	30 787	9 155	3 797	268	1 083	0	68 932
Норвегия	3 053	7 299	2 932	5 516	2 008	1 058	0	59 380
Бермудские острова	2 654	15 213	3 104	7 752	1 004	571	0	54 252
Мир	335 313	237 807	223 655	181 428	127 644	108 729	83 852	1 910 012

Приложение № 3

Сводная таблица терминов, использованных в коммерческих договорах перевозки грузов и упомянутых в нормативно-правовых актах.

НПА	Международный морской кодекс по опасным грузам 1965 г. (МКМПОГ)	Правила морской перевозки опасных грузов 1989 г.	Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 73/78	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.	КТМ РФ	КВВТ
Термины	Классифицирует грузы и подразделяет их на классы	Устанавливает категории опасных грузов	Термин не детерминирован	Термин не детерминирован	Термин не детерминирован	Термин не детерминирован
ГРУЗ	Использует термин. Не указывает на степень опасности того или иного вещества	Раскрывает термин в п. 1.1. Общих положений.	Термин не используется	Не раскрывает, понимает вещества, материалы и изделия, охватываемые МКМПОГ главе VII	Упомянут в ст. 151, не раскрыт.	Раскрыт в п. 1 ст. 86
ОПАСНЫЙ ГРУЗ	Использует термин. Не указывает на степень опасности того или иного вещества	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется
ОСОБО ОПАСНЫЙ ГРУЗ	Использует аналогичный по смыслу термин – «опасный груз, способный вызвать катастрофические последствия»	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется
ГРУЗ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется	Упомянут п. 2 ст. 86, не детерминирован

Пристатейный библиографический список:

1. Цао Липин. Регулирование морских перевозок грузов: международные правовые аспекты: монография. – Москва: РУДН, 2016. – С. 40.
2. Международный морской кодекс по опасным грузам. – URL: http://www.donau.bg/uploads/file/Kodeks_MMOG_content.pdf
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 01.03.2020) // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999, № 18, ст. 2207.
4. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 02.08.2019) // Собрание законодательства РФ, 12.03.2001, № 11, ст. 1001.
5. Распоряжение Минтранса России от 14.01.2020 № ЕД-10-р «Об утверждении Плана законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2020 год» // СПС. Консультант плюс. (дата обращения: 27.03.2020 г.).
6. Правила морской перевозки опасных грузов (Правила МОПОГ) введены в действие Приказом Минморфлота СССР от 03.05.1989 № 56.
7. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) (Заключена в г. Лондоне 01.11.1974) // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
8. Перечень утвержден Минтрансом России 27.10.1998 // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
9. Федеральный закон «Об оружии» от 13.12.1996 № 150-ФЗ (ред. от 02.08.2019) // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
10. Приказ Минтранса РФ от 05.09.2008 № 141 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 29.09.2008 № 12356) // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
11. Федеральный закон «О специальных экологических программах реабилитации радиационно загрязненных участков территории» от 10.07.2001 № 92-ФЗ (ред. от 25.06.2012) // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
12. Распоряжение ОАО «РЖД» от 31.12.2009 № 2760р (ред. от 23.08.2019) «Об утверждении Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и коммерческих операциях в сфере грузовых перевозок» // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
13. Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утв. Приказом Минтранса РФ от 08.08.1995 № 73, утратили силу с 30.12.2016 г. на основании приказа Минтранса России от 05.09.2016 года № 262 // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 25.03.2020 г.).
14. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30.09.1957) // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
15. Федеральный закон «Об использовании атомной энергии» от 21.11.1995 № 170-ФЗ (ред. от 26.07.2019) // Собрание законодательства РФ, 27.11.1995, № 48, ст. 4552.

Для цитирования: Бразовская Я.Е., Яковлева К.А. Особенности правового регулирования перевозки особо опасного груза по договору морской перевозки // Океанский менеджмент. №3(8). 2020. С. 11-19

Карачёв Д.В.

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

**ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ НОРМ
МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ПРАВА.
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЦИФРОВЫХ ПРАВ И ЦИФРОВЫХ АКТИВОВ:
ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ**

Аннотация: Наше время это новый этап исторического развития мирового сообщества со своими характерными особенностями, в том числе и в части универсализации и глобализации международных отношений, что дает право рассматривать международное морское право в аспекте «цифровизации» и выделить новые вызовы и возможности в морской отрасли.

Ключевые слова: морское право, международное право, цифровизация морской отрасли.

FEATURES OF LEGAL REGULATION OF THE FORMATION OF NORMS OF INTERNATIONAL MARITIME LAW. LEGAL REGULATION OF DIGITAL RIGHTS AND DIGITAL ASSETS: CHALLENGES AND OPPORTUNITIES IN THE MARINE INDUSTRY

Annotation: Our time is a new stage in the historical development of the world community with its own characteristic features, including the universalization and globalization of international relations, which gives us the right to consider international Maritime law in the aspect of "digitalization" and identify new challenges and opportunities in the Maritime industry.

Keywords: Maritime law, international law, digitalization of the Maritime industry

Известно, что международное морское право устанавливает правила поведения государств, которых они должны придерживаться, вступая в отношения друг с другом по поводу деятельности в Мировом океане, и правила, непосредственно касающиеся использования человечеством Мирового океана, морской воды, ее флоры и фауны, минеральных ресурсов. Однако регламентация отношений государств в Мировом океане, в конечном счете, сводится к регламентации отношений государств друг с другом. Например, запрещение загрязнения моря нефтью направлено на обеспечение права всех государств пользоваться чистым морем [1].

Существует распространенное мнение, что международные нормы создают политики. А проблемы, связанные с политикой, не входят в юридическую плоскость, и анализ смысла правовых понятий в таком случае может быть отделен от исторических и социологических исследований правовых институтов. К сторонникам этих идей можно отнести позитивистов, придерживающихся воззрений Бентама, Остина и Кельзена [5]. Если это и верно, то лишь отчасти. В действительности создание международных норм - это сложный, многоэтапный процесс, со своими особенностями, традициями и процедурами, в который вовлечено множество специалистов, причем юристы - специалисты в области международного права и дипломаты играют здесь одну из наиважнейших ролей. Чаще всего в юридической литературе под процессом создания норм права понимают правообразование. Процесс правообразования включает в себя анализ и оценку сложившейся действительности, выработку взглядов и концепций о будущем правовом регулировании, а также разработку и принятие нормативных предписаний. Последним этапом правообразования выступает правотворчество, процесс непосредственного формирования различных юридических актов уполномоченными лицами [4]. Международное же правообразование - это глубокий и всесторонний процесс формирования норм и принципов международного права, носящий объективно необходимый характер, правовая реакция мирового сообщества на потребности общественной практики.

Ф. Ф. Мартенс определял международное общее право как право международного общения [3].

Сегодня множество сфер жизни общества не подвергается международно-правовому регулированию, но оно происходит в рамках конкретных групп государств, что усиливает фрагментацию из-за разнообразия включения в него национальных правовых систем.

Морское право было и является передовой отраслью в вопросе внедрения научно-технических инноваций. Некоторые научные факты были впервые подтверждены только благодаря мореплаванию в эпоху Великих географических открытий, берущую свое начало в XV в. То, что Мировой океан является крупнейшей торговой артерией, способствуют поиску решений, позволяющих обеспечить безопасность и эффективность мореплавания. К настоящему времени международно-правовая практика накопила достаточное количество правовых актов, регламентирующих вопросы мореплавания. Однако их эффективность, к сожалению, пока далека от желаемого. Кроме того, перед мировым сообществом уже в полный рост встает вопрос необходимости создания правового регулирования применения новых научно-технических инноваций.

Глобализация и «цифровизация» в международном морском праве продолжает набирать обороты. Современный период (20 в. - 21 в.) - это качественно новый этап исторического развития мирового сообщества, характерными особенностями которого являются универсализация и глобализация международных отношений, формирование

общих финансово-экономических, правовых и информационных пространств, выработка единых подходов к содержанию и обеспечению прав человека, народов и государств. Эти процессы протекают и в международном морском праве. При этом важнейшую роль играют современные цифровые технологии. Цифровизация - это применение прорывных цифровых технологий, трансформирующих операционные процессы и бизнес-модели за счет новых форматов взаимодействия и принятия решений.

Можно выделить следующие новые вызовы и возможности в морской отрасли:

Интернет вещей	Блокчейн	Автоматизация
Программы, использующие данные, полученные с помощью спутников, для определения наиболее эффективного маршрута	Предотвращение несанкционированного доступа к данным. Отслеживания перемещения грузов и обеспечения наглядности цепи поставок на всех стадиях.	Автономные морские надводные суда: спасание, ликвидация аварий и разливов нефти, пассажирские паромные перевозки, буксировка и грузоперевозки.

Интеллектуальные контейнеры, использующие датчики и телемеханику для отслеживания показателей температуры, вибрации, влажности и качества воздуха во время морских перевозок.

Долгосрочный прогноз трафика с использованием искусственного интеллекта.

В шиппинговой индустрии все чаще используются данные, полученные со спутников и датчиков, связывающих оборудование, системы и механизмы для поддержки принятия обоснованных решений по оптимизации маршрутов, отслеживанию объектов и техническим обслуживанием механизмов.

Регистрация сведений о судах, в том числе, о глобальных рисках и их влиянии на перевозку.

Интерактивные контракты и морские страховые полисы.

Открытые платформы цифровой обработки данных («Maersk» & «IBM»).

Примером такой системы можно назвать Интеллектуальную цифровую систему управления арктической логистикой Газпром нефть «КАПИТАН» [10].

Как реакция на вызовы в России была создана Маринет (MariNet) - Рабочая группа Национальной технологической инициативы, поддерживающая развитие высоких технологий для морской отрасли. Реализация Национальной технологической инициативы обусловлена новой глобальной технологической революцией, которая происходит сейчас в мире. Взрывное развитие и проникновение новых технологий во все сферы человеческой деятельности приводят радикальным изменениям на глобальных рынках, в самой структуре и характере современного производства и экономики.

В 2014 году Президент Российской Федерации Владимир Путин в своем обращении к Федеральному собранию (парламенту России) обозначил задачу - гарантировать России вхождение в число мировых технологических лидеров, обеспечение роли России как технологической сверхдержавы. В 2016 году начата практическая реализация Национальной технологической инициативы. Дорожная карта Маринет одобрена Президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по модернизации экономики и инновационному развитию России 24.06.2016, Протокол № 3 [6].

Маринет включает в себя реализацию мероприятий по следующим приоритетным направлениям:

е-Навигация	Освоение ресурсов океана	Инновационное судостроение
Безэкипажное судовождение Сервисные платформы к гидрометеорологической и навигационной информации е-Фрахтинг	Морские роботизированные системы Морские многоцелевые беспилотные платформы; Инновационные средства добычи углеводородов	Автономные суда Системы дистанционного управления судами

26 марта 2018 года в Госдуму РФ был внесен законопроект № 424632-7 (о цифровых правах) депутатов В. В. Володина и П. В. Крашенинникова, полностью посвященный гражданско-правовому аспекту обращения криптовалют и токенов. Законопроект подписан и должен вступить в силу с 1 октября 2019 года [7].

Вводится новый объект гражданских прав: «цифровые права». Цифровые права - это названные в таком качестве в законе обязательственные и иные права, содержание и условия осуществления которых определяются в соответствии с правилами информационной системы, отвечающей установленным законом признакам. Понятие «Цифровые права» раскрывается в новой ст. 1411 ГК РФ. Напоминаем, что ст. 141 ГК РФ называется «Валютные ценности» [8].

Цифровое право по существу «обертка» для других прав (прав требования, а также - в перспективе - корпоративных, интеллектуальных и вещных прав). Однако в тексте новой редакции ст. 128 ГК РФ оно выделено в качестве самостоятельного вида имущественных прав.

Действующая редакция ГК РФ:	Новая редакция ГК РФ:
<p>Статья 128. Объекты гражданских прав</p> <p>К объектам гражданских прав относятся вещи, включая наличные деньги и документарные ценные бумаги, иное имущество, в том числе безналичные денежные средства, бездокументарные ценные бумаги, имущественные права; результаты работ и оказание услуг; охраняемые результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации (интеллектуальная собственность); нематериальные блага.</p>	<p>Статья 128. Объекты гражданских прав</p> <p>К объектам гражданских прав относятся вещи (включая наличные деньги и документарные ценные бумаги), иное имущество, в том числе имущественные права (включая безналичные денежные средства, бездокументарные ценные бумаги, цифровые права); результаты работ и оказание услуг; охраняемые результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации (интеллектуальная собственность); нематериальные блага.</p>

У экспертного сообщества имелось множество концептуальных замечаний к законопроекту. В том числе к вопросу квалификации цифровых прав. См. публикации Людмилы Новоселовой, Константина Скловского и др. [9]

Очень важной новеллой законодателя является узаконивание смарт-контрактов в ст. 309 ГК РФ. Так, согласно закона: «Условиями сделки может быть предусмотрено исполнение ее сторонами возникающих из нее обязательств, при наступлении определенных обстоятельств без направленного на исполнение обязательства отдельно выраженного дополнительного волеизъявления его сторон путем применения информационных технологий, определенных условиями сделки».

В этом положении законодатель также не ограничивает информационные технологии, применяемый в смарт-контрактах, что позволяет применять любые технологии, в том числе и собственные, однако, к сожалению, не вносится порядок оспаривания таких сделок. Вероятно, что в случае злоупотреблений со смарт-контрактами будут применяться нормы о недействительности обычных сделок и будет выработана особая судебная практика с применением ст. 10 ГК РФ.

Норма очевидна направлена на применение смарт-контрактов и банковских инструментов, когда исполнение происходит автоматически. Видимо норму следует понимать так, что волеизъявление не требуется непосредственно перед осуществлением исполнения. Однако понятие «дополнительного волеизъявления» и его отличие от обычного не раскрывается.

К сожалению, единого и достаточного правового регулирования цифровых прав и цифровых активов на сегодняшний день не сформировано ни на национальном уровне, ни на международном. Становление новых технологий идет одновременно в различных государствах.

ООН также обращает внимание на технологии блокчейна и смарт - контрактов и возможно в будущем будет создано глобальное регулирование данных цифровых инструментов.

Следует констатировать, что на сегодняшний день все еще существует ряд открытых вопросов, не позволяющих полноценно использовать на практике цифровые права и цифровые активы, в том числе и в морской отрасли:

- Будет ли распространяться действие новых положений законодательства на ранее возникшие отношения в области цифровых прав и активов?
- Обилие бланкетных и отсылочных норм в законопроектах, не позволяют сразу же применять положения новых статей. Необходимо издание подзаконных актов, издание разъяснений или формирование судебной практики.
- Отсутствует необходимое правовое наполнение и однозначный понятийный аппарат.

- Нет понимания, как будет регулироваться деятельность Информационных систем с учетом введенных в оборот цифровых прав. Возможно, цифровые права будут разрешены только в государственных национальных информационных системах.

- Не имеется достаточно четкого ответа на вопрос, что такое цифровое право ни на национальном уровне, ни на международном.

При этом цифровое направление в морской отрасли представляется перспективным и востребованным.

Пристатейный библиографический список:

1. Лазарев М.И. Теоретические вопросы современного международного морского права. М., 1983.
2. Мамонова А.С. Современные подходы к регулированию безопасности мореплавания // Морское право. 2005. № 4.
3. Мартенс Ф.Ф. Современное международное право цивилизованных народов / В 2-х т. Т. 1 / под общ. ред. Л.Н. Шестакова. М.: Юридический колледж МГУ, 1996.
4. Теория государства и права: Учебник под ред. М.Н. Марченко. М.: Зерцало, 2009.
5. Харт Г.Л.А. Понятие права. СПб., 2007.
6. Сайт Рабочей группы Национальной технологической инициативы, поддерживающей развитие высоких технологий для морской отрасли. Режим доступа URL: <https://marinet.org>
7. Законопроект № 424632-7. Текст законопроекта опубликован на официальном сайте Системы обеспечения законодательной деятельности РФ. Режим доступа URL: <http://sozd.duma.gov.ru/bin/424632-7>
8. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ / В редакции, опубликованной на официальном сайте. Режим доступа URL: pravo.gov.ru
9. Журнал «Закон»: Интервью с Людмилой Новоселовой / Публикация на сайте журнала. Режим доступа URL: https://zakon.ru/discussion/2018/09/07/predlozheniya_zavtra_zhe_perevesti_ves_geestr_prav_na_nedvizhimo_st_na_blokchej_n_predstavlyayutsya_sm
10. «Газпром нефть» внедрила первую в мире цифровую систему управления логистикой в Арктике. Публикация на сайте компании. Режим доступа URL: <https://www.gazprom-neft.ru/press-center/news/2700043/>

Для цитирования: Карачёв Д.В. Особенности правового регулирования формирования норм международного морского права. Правовое регулирование цифровых прав и цифровых активов: вызовы и возможности в морской отрасли // Океанский менеджмент. №3(8). 2020. С. 19-23

Бразовская Я.Е.

*Доцент кафедры Международного и морского права
ГУМРФ им.адм. С.О. Макарова*

Пискун Л.П.

*Магистрант кафедры государственного и международного права
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет»*

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРУДА МОРЯКОВ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ¹

Аннотация: В настоящей статье авторами предпринята попытка провести сравнительное исследование правового регулирования управления труда моряков в полярных водах, на основе диалектического метода в форме рефлексивного теоретического мышления; проведено исследование правового содержания документов, ставших предметом научного исследования. Полученные выводы могут быть использованы для цели гармонизации нормативных правовых актов, регулирующих труд моряков в полярных водах, и, соответственно, уменьшения правовых различий в указанной сфере как между приарктическими, так и иными государствами. Авторы на основе сравнительно-правового анализа предприняли попытку сформулировать правовой механизм совершенствования российского трудового законодательства, регулирующего труд моряков в полярных водах.

Ключевые слова: Арктика, Антарктика, организация труда, Северный морской путь.

THE LEGAL REGULATION OF THE SEAFARERS'S LABOUR MANAGEMENT IN POLAR WATERS

¹ Настоящая статья участвовала в конкурсе АНО НИЦ «Полярная инициатива» инициированный при научно-методической поддержке «Ассоциации полярников», посвященный Арктике и Антарктике. Пискун Л.П. получила диплом 2 степени.

Annotation: In article the authors attempt to compare the legal regulation of the management of seafarers' labor in polar waters, based on the dialectical method in the form of reflexive theoretical thinking and legal content of documents that have been the subject of scientific research. The findings can be used for harmonization the legal acts regulating the seafarers' labor in polar waters and for reduction of the legal differences in this area among Arctic states and the other states. Based on comparative legal analysis, the authors attempt to formulate a legal mechanism for improving Russian labor legislation regulating the work of seafarers in polar waters.

Keywords: Arctic, Antarctic, organization of labour, the Northern Sea Rout.

Введение. Актуальность исследования состоит в необходимости повышения безопасности судоходства в полярных водах и минимизации негативного воздействия на безопасность судоходства. Деятельность человека, связанная с пребыванием в море, относится к категории наиболее опасных, наиболее частой причиной аварий морских судов выступает именно человеческий фактор. Важную роль играет уровень профессиональной подготовленности и правильный подбор членов экипажа морского судна, который является залогом безопасности международного мореплавания. Работа моряков в полярных водах осложняется экстремальными природно-климатическими особенностями: низкими температурами воздуха (до – 30-50°C), сильными ветрами и штормами, обледенением оборудования, вибрациями от дрейфующего льда, аномалиями геомагнитного поля Земли, вахтовой системой работы, недостатком или переизбытком освещенности (в зимнее и летнее время), общим переутомлением¹.

В каких условиях трудятся моряки мира, какие правовые нормы определяют эти условия, как государства обеспечивают безопасность судоходства и защиту трудовых прав, работающих в полярных регионах – эти и многие другие вопросы требуют особого международно-правового регулирования, а с учетом особенности работы в сложных климатических условиях данные вопросы нуждаются в более пристальном внимании приарктических государств.

Объектом исследования выступают не только международно-правовые нормы в области регулирования труда моряков, но и нормы отдельно взятых государств, которые стремятся наращивать своё присутствие в полярных водах.

Цель исследования заключается в поиске моделей регулирования труда моряков в полярных водах, а также в поиске решений следующих задач:

- систематизация основных положений правовых норм приарктических государств, регулирующих труд моряков в полярных водах;
- разработка предложений по гармонизации правового регулирования труда моряков в полярных водах;
- совершенствование норм права, регулирующих труд моряков в полярных водах.

Международно-правовое регулирование труда моряков. Под правовым регулированием труда следует понимать систему стандартов, которые используются в трудовом законодательстве каждого отдельно взятого государства.

Соответственно, международно-правовое регулирование труда – это система стандартов, используемых государствами в национальном трудовом законодательстве, которые присоединились к международному договору, устанавливающему такие стандарты.

Основу международно-правового регулирования труда моряков составляют акты – Конвенции и Рекомендации – Международной организации труда, являющейся специализированным учреждением ООН.

Основополагающей конвенцией МОТ в области регулирования труда моряков является Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г., действующая с изменениями по состоянию на 2016 год. КТМС 2006 охватывает 37 действующих конвенций МОТ и соответствующих рекомендаций, принятых в период с 1920 года. Отметим, что КТМС 2006 включает значительный спектр вопросов, таких как: минимальный возраст моряков и пригодность по состоянию здоровья; репатриация; условия труда и жизни на борту судна, социальное обеспечение моряков; безопасность труда и его сертификация, а также государственный портовый контроль².

Рекомендации МОТ в области регулирования труда моряков имеют отличную от Конвенций МОТ природу, а именно они представляют собой «наставления», которые не возлагают на государства обязанности осуществлять детальное правовое регулирование в этой области.

Другим немаловажным международным актом является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море. СОЛАС распространяет своё действие на все суда,

¹ Богоявленский В.И. Чрезвычайные ситуации при освоении ресурсов нефти и газа в Арктике и Мировом океане. // Арктика: экология и экономика. № 4 (16). 2014.

² Руководство по реализации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве; социальное обеспечение моряков / Группа технической поддержки по вопросам достойного труда и Бюро МОТ для стран Восточной Европы и Центральной Азии; Департамент международных трудовых норм. Москва: МОТ 2013. С. 5.

совершающим международные рейсы, за исключением военных кораблей, рыболовных судов и судов с примитивной конструкцией.

Применительно к рассматриваемой проблематике, а также с учетом особенности и уязвимости международного судоходства в полярных водах, повышения безопасности эксплуатации судов и уменьшения воздействия на людей и окружающую среду, следует обратить внимание и на Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах – Полярный кодекс¹.

Основной целью Кодекса является обеспечение безопасной эксплуатации судов и защиты полярной окружающей среды через рассмотрение рисков, характерных для полярных вод, снижение которых не рассматривается в достаточной мере в других документах Организации². В общем, следует отметить, что Полярный кодекс устанавливает стандарты, охватывающие весь спектр вопросов проектирования, строительства, оборудования, эксплуатации, обучения и охраны окружающей среды для судов, совершающих полярные рейсы.

Кодекс затрагивает организацию труда моряков, трудящихся на судах, эксплуатирующихся в полярных водах, в контексте: предоставления судовладельцу, оператору, капитану и экипажу сведений в достаточном объеме об эксплуатационных возможностях и ограничениях судна (Глава 2); планирования рейса с учётом безопасности судна (Глава 11); подготовки и обучения (Глава 12)³.

Представляется, что необходимо развитие международно-правового регулирования труда моряков, осуществляющих свою деятельность в этих регионах.

Правовое регулирование Арктики. Итак, Арктика в настоящее время представляет собой сосредоточение интересов многих государств. Традиционно наибольшую заинтересованность в области научного исследования Арктики и разработки её природных ресурсов составляют пять государств: Российская Федерация, Соединённые Штаты Америки, Канада, Королевства Дания и Норвегия, являющиеся членами «Арктической пятёрки». Каждое из перечисленных государств имеет свою собственную стратегию в области осуществления своего присутствия в Арктике (см. Таблица 1).

Помимо государств «Арктической пятёрки» своё присутствие в Арктике стараются расширить также Исландия, Китайская Народная Республика, Королевство Швеция и Финляндская Республика. Так по инициативе Финляндии в целях организации сотрудничества по вопросам Арктики в 1996 г. был создан Арктический совет. В настоящее время под эгидой Арктического совета реализуются проекты в таких областях, как экология, экономика, культура, здравоохранение, предотвращение чрезвычайных ситуаций, защита интересов коренных народов Севера.

Правовое регулирование Антарктики. В 2020 г. исполнится 200 лет со дня открытия Антарктиды. Антарктида – расположенный к югу континент – является единственным континентом, на котором отсутствует коренное население.

Отметим, что семь государств – Австралия, Великобритания, Новая Зеландия, Норвегия, Франция и Чили – в прошлом имели территориальные притязания на эти пространства.

В результате Международной конференции по Антарктике, которая состоялась в 1959 г., был принят Договор об Антарктике, который определил её международно-правовой режим. Договор, прежде всего, преследовал цели отказа сторон от территориальных претензий и военного использования антарктических пространств, а также свободу проведения научных исследований.

К настоящему моменту как минимум 28 государств имеют свои научно-исследовательские станции на островах, на побережье и в глубине континента, функционирование которых напрямую зависит от качества подготовки и трудовых условий моряков, работающих на судах, эксплуатирующихся в полярных водах.

Для решения задачи разработки предложений по гармонизации правового регулирования труда моряков в полярных водах, следует проанализировать требования правового регулирования труда моряков на примере законодательства приарктических государств (см. Таблица 2).

Российская Федерация. Основным кодифицированным нормативно-правовым актом, регулирующим трудовые отношения в Российской Федерации, является Трудовой Кодекс РФ⁴. Кодекс не выделяет специфику труда моряков, а лишь содержит общие нормы об особенностях регулирования труда работников транспорта, которые распространяются на труд моряков в силу того, что они являются представителями транспортной отрасли государства. Специализированным

¹ Принят резолюцией МЕРС.264(68) Комитета по защите морской среды от 15.05.2015. Кодекс вступил в юридическую силу с 01 января 2017 г.

² Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://docs.cntd.ru/document/420376046> (Статья 1).

³ Там же.

⁴ Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ (ред. от 01.04.2019) // СЗ РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 3.

нормативным актом, частично регулирующим трудовое положение моряков в РФ, является Кодекс торгового мореплавания РФ¹.

В целом система норм, регулирующих трудовые отношения российских моряков, разрознена и представлена преимущественно общими положениями отраслевых кодексов и подзаконными актами (см. Таблица 2).

Соединённые Штаты Америки. Трудовое право США является частью предпринимательского права и содержит два больших раздела: коллективное трудовое право и индивидуальное трудовое право.

Основу правового регулирования труда помимо поправок I, V и XIV Конституции США, составляют также некоторые общие законы (см. Таблица 2). Отраслевые трудовые законы регулируют такие вопросы как: коллективный трудовой спор; порядок проведения забастовок; правовое положение профсоюзов; рабочее время и время отдыха.

Юридическая терминология в области регулирования труда достаточно детально проработана, в частности, в Законе Вагнера 1935 г., даются дефиниции таким терминам как «профсоюз» (англ. labor organization), «комитет по представлению интересов работников» (англ. employee representation committee), «работодатель» (англ. employer).

Отдельного внимания заслуживает институт *супервизора (супервайзера)* (англ. supervisor), т.е. представителя работодателя, чьи функции сводятся к контролю таких трудовых ситуаций как: отстранение от должности, восстановление на работе, премирование и т.д.

Выполнение административных функций² в области применения примирительных процедур возлагается на Комиссию по обеспечению равных условий найма.

Трудовой договор в США может быть заключён лицом по общему правилу с 16 лет в одной из трёх форм: письменной, устной и подразумеваемой. При этом, как отмечает Р.Р. Назметдинов, «обязательная письменная форма трудового договора предусмотрена лишь при найме моряков для работы на большегрузных судах. Часто для обозначения такого договора используется словосочетание shipping contracts (договор найма в экипаж судна)»³.

Стоит отметить, что по сравнению с другими приарктическими государствами в США существует большое количество актов, которые возлагают на моряков обязательства, а также устанавливают жёсткие профессиональные стандарты. При этом они охватывают широкий круг трудовых отношений, включая свободу объединений, коллективных переговоров и т.д.

Трудовое законодательство США, регулирующее труд моряков, не имеет целенаправленной ориентации на Арктику и Антарктику. Суть стратегии США в отношении полярных регионов сводится к одному тезису: сдерживание России и Китая.

Королевство Норвегия. Основой трудового законодательства Королевства Норвегия является Закон Королевства Норвегия об условиях труда⁴, регулирующий такие вопросы как:

- заключение⁵, изменение и расторжение трудового договора;
- режим труда и отдыха⁶;
- полная и частичная занятость.

Особенностями системы управления трудовых отношений Норвегии является следующее:

1. Развитая система профсоюзов, что также характерно для других скандинавских стран. Все отраслевые профсоюзы объединены под началом Центрального объединения *профсоюзов Норвегии*, цель которого – оказание качественных услуг трудящимся в сфере здравоохранения и отстаивания их трудовых прав. В состав Центрального объединения профсоюзов входит Профсоюз моряков Норвегии, а также Профсоюз работников транспорта Норвегии;

2. Наличие специального судебного органа, разрешающего трудовые споры. В соответствии с Законом о трудовых спорах 1927 г. был создан Суд по трудовым делам, который выступает в качестве апелляционной инстанции, разбирающей жалобы на решения по трудовым спорам, вынесенные окружными и городскими судами. Его решения, в свою очередь, могут быть обжалованы в Верховный суд. Наряду с профессиональными судьями в его состав назначаются представители объединений предпринимателей и профсоюзов. В 1952 г. в дополнение к нему в Осло был создан специальный Суд по трудовым конфликтам, призванный предупреждать

¹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 27.12.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 31.01.2019) // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

² Указанных в Программе медиации 1999 г. (англ. Mediation Program.).

³ Назметдинов Р.Р. Трудовое право Соединённых Штатов Америки. Томск: Томск. гос. ун-т систем упр. И радиоэлектроники, 2015. С. 145.

⁴ англ. Act respecting working environment, working hours and employment protection, etc. No. 62 of 2005 (Working Environment Act).

⁵ Заключению трудового договора предшествует испытательный срок, не превышающий 6 месяцев. В трудовом договоре прописываются трудовые обязанности работника, должность, нормы рабочего времени и сверхурочные, относящиеся к индивидуальному договору коллективные договора.

⁶ Работа от 37, 5 до 40 часов в неделю с обязательными 5 неделями отпуска в год и сверхурочными, которые не должны превышать 200 часов в год.

забастовки и бойкоты (они могут состояться лишь после окончания слушания дела в этом суде). Этот суд формируется на тех же основаниях, что и Суд по трудовым делам¹;

3. Развитая система социального обеспечения трудящихся и пенсионеров;
4. Наличие специальных отраслевых актов для отдельных видов профессий.

В отношении норвежских моряков был принят ряд значимых документов (ордонансов, т.е. указов и положений), направленных на защиту их трудовых прав (см. Таблица 2).

Следует отметить, что в Королевстве Норвегия в отличие от других приарктических государств наиболее сильная ориентация законодательства, внешней и внутренней политики на Арктический регион. Однако подобно остальным государствам северного полярного региона по-прежнему низкая заинтересованность в развитии сотрудничества на просторах Антарктики.

Королевство Дания. Особенность рынка труда в Королевстве Дания заключается в том, что государство практически не вмешивается в отношения между работником и работодателем. Единый трудовой кодекс, который так характерен для европейских государств, отсутствует. В связи с этим в датском законодательстве нет таких понятия как МРОТ, пенсионный возраст и т.д. В достаточной степени развито трудовое право в области ограничения дискриминации, искоренения детского труда, а также политики трудовой занятости населения.

Отраслевое законодательство, регулирующее труд моряков в Королевстве, по сравнению с другими государствами северного полярного региона самое многостороннее и объёмное, т.к. охватывает все смежные правовые отношения (здравоохранение, страхование жизни, ответственности, администрирование труда, пенсионное обеспечение работников морского транспорта и т.д.) (см. Таблица 2).

В системе органов Королевства существуют такие органы как Национальный совет по труду и подбору персонала (его состав представлен представителями профсоюзов и работодателями) и Суд по трудовым спорам (обладает компетенцией по вопросу рассмотрения трудовых споров).

При этом, обладая таким развитым трудовым законодательством в области защиты прав моряков, наблюдается точно такая же ситуация, как и в законодательной системе Норвегии – нет ни одного ориентированного на развитие своего присутствия в полярных водах акта.

В отношении южного полярного региона следует отметить, что Дания не располагает в регионе даже научно-исследовательской станцией.

Канада. Основными источниками Канады в области регулирования труда являются Трудовой Кодекс Канады и Закон о трудовых стандартах. В совокупности эти два акта содержат помимо стандартных норм, регулирующих вопросы заработных плат и гарантий, также нормы о заблаговременном увольнении, выходных пособиях и гарантиях при массовых увольнениях.

Также, как и другие приарктических государствах, трудовое законодательство Канады содержит пласт норм, регулирующих труд моряков. Из перечисленных актов, как минимум два из них (Регламент рабочих часов работников судоходства на Западном побережье и Регламент рабочих часов работников судоходства на Восточном побережье и районе Великих озёр) содержат специфическую особенность: они распространяют своё действие на определённые территории (см. Таблица 2).

Кроме того, можно выделить такой интересный факт, что арктическая стратегия Канады помимо официальных английского и французского языков, представлена также на эскимосско-алеутском диалекте.

В отношении освоения Антарктики следует сказать, что точно так же, как и Дания, Канада не имеет своих научно-исследовательских баз в этом регионе.

На основе проведенного анализа трудового законодательства приарктических государств авторы предполагают возможным для **достижения целей арктической политики Российской Федерации** предпринять следующие меры:

- имплементация базовых правовых терминов в области трудового права, которые содержатся в Конвенциях и Рекомендациях МОТ, в отраслевые акты Российской Федерации;
- разработка юридической терминологии в данной области, которая бы разграничивала такие понятия как «полярник», «моряк-полярник» и т.д.;
- усиление роли отраслевых профсоюзов работников морского транспорта;
- усовершенствование метода разрешения трудовых споров между судовладельцами и моряками.

В настоящее время в России действуют два порядка разрешения индивидуальных трудовых споров: досудебный (обращение работника в Комиссию по трудовым спорам с жалобой) и судебный.

Комиссии по трудовым спорам являются достаточно эффективной моделью разрешения трудовых споров, поскольку в значительной степени «разгружают» судебную систему Российской Федерации. Вполне логичным развитием этой модели будет дополнительное создание *Комиссий*

¹ Судебная система Норвегии. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: http://www.norge.ru/judicial_system/

по разрешению трудовых споров моряков в крупных морских портах по примеру США, которые обладают развитым институтом медиации при разрешении трудовых конфликтов.

Заключение. Подведя итог, следует отметить, что в вопросах освоения Арктики многие государства и не только приарктические государства добились определённых результатов; об этом свидетельствует в том числе наличие стратегий и подходов. Однако в вопросах регулирования труда моряков, осуществляющих свою деятельность в полярных водах, всё ещё существуют неоднозначность.

Самую крепкую позицию в вопросах освоения Арктики, на наш взгляд, сейчас занимает Норвегия, которая не мыслит своё существование, отношения с международными организациями, а также свою внешнюю и внутреннюю политику без ориентации на Север.

США рассматривают Арктику лишь как регион, где необходимо сдерживать развитие России и Китая посредством привлечения военных контингентов стран НАТО.

Канада едина с США в вопросах наращивания военного присутствия в Арктике, однако в отличие от США ориентирована на разработку ресурсов, поддержку коренных народов, а также защиту окружающей среды.

Дания намерена отстаивать свои интересы в арктическом регионе при помощи укрепления двусторонних отношений с такими государствами как Исландия, Канада, Норвегия, Россия, США, Финляндия и Швеция, как это указано в её арктической стратегии. Отметим, что Дания намеренно выделила такой пункт в своей стратегии как «Арктическая кооперация в области охраны здоровья и социального обеспечения» (п.3.6)¹, что выгодно выделяет её арктическую стратегию на фоне арктических стратегий других государств.

Российская Федерация упорно продолжает осваивать Северный морской путь, не уделяя достаточного внимания более тщательному отбору персонала для обслуживания его инфраструктуры и некоторым другим смежным вопросам (страхование грузов, перевозимых по СМП; совершенствование пенсионного законодательства моряков; повышение качества образования представителей морских специальностей; защита окружающей среды и т.д.).

При этом ни одно из перечисленных государств не разрабатывает стандарты в области труда моряков в водах Антарктики. Несмотря на то, что добыча ресурсов в этом регионе «заморожена» Мадридским протоколом 1991 г., остаётся широкое «поле» для научных исследований, которые невозможны без качественно подготовленных моряков, обеспечивающих их.

Представляется, что совместная разработка международным сообществом Модельного Кодекса об особенностях регулирования труда моряков, работающих на судах, эксплуатирующихся в полярных водах, способствовала бы не только всестороннему развитию арктического и антарктического регионов, но и безопасности судоходства в полярных регионах.

Предполагаем, что Кодекс должен содержать:

- стандарты о труде моряков, разработанные и представленные МОТ, с учётом специфики регионов, где осуществляется трудовая деятельность;
- полный перечень дефиниций, отражающих специфику труда моряков в полярных регионах;
- порядок отбора кандидатов для работы в полярных широтах (более жёсткие требования к состоянию здоровья, образованию и квалификации моряков, нежели указанные в Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты);
- набор требований к рабочей среде моряков, который должен предоставлять судовладелец;
- рекомендации относительно пенсионного обеспечения моряков в зависимости от квалификации, стажа работы в полярных широтах и т.д.;
- порядок разрешения споров и правовое положение отраслевых профсоюзов.

Считаем, что указанные меры способствовали бы не только дальнейшему освоению и развитию арктического региона, к которому в настоящее время приковано внимание многих государств, но и заложило бы стандарты для осуществления трудовой деятельности моряков и полярных исследователей в антарктических широтах.

Таблица 1.

Приарктические государства

«АРКТИЧЕСКАЯ ПЯТЁРКА»	ГОСУДАРСТВО	СТРАТЕГИЯ	ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ СТРАТЕГИИ	ЧЛЕНСТВО В НАТО
	Российская Федерация	Основы государственной политики Российской Федерации в	Арктическую доктрину Российской Федерации можно свести к следующим направлениям: 1. Защита интересов Российской Федерации в Арктике; 2. Исследование и освоение ресурсов и биологического разнообразия Арктики;	Нет

¹ Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011 – 2020. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://ec.europa.eu/>

	Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу	3. Учёт оборонных интересов при разведке и разработке запасов; 4. Увеличение ледокольного флота Российской Федерации; 5. Централизованное государственное управление Северным морским путём, с учётом интересов заинтересованных перевозчиков, в т. ч. иностранных ¹ .	
Соединённые Штаты Америки	Директива по Арктической политике США 2009 г.; Национальная Стратегия для арктического региона (НСА) (в редакции 2013 г.); План применения НСА.	Структурно «План» содержит три основные направления усилий США в Арктике: 1. Продвижение американских интересов; 2. Обеспечение безопасности; 3. Усиление международного сотрудничества ² .	Да
Королевство Норвегия	Доклад Стортингу № 36 «Выбор линии в норвежской внешней политике и политике безопасности» (2016 – 2017)	Доклад Правительства Стортингу содержит следующие основные положения: 1. Безопасность и экономическое развитие Норвегии зависит от взаимодействия с ближайшими соседями по Северу; 2. Арктика является наиболее приоритетным направлением национальной и внешней политики Норвегии; 3. Отдельными параграфами выделено взаимодействие Норвегии со странами Евро-Арктического региона и Россией; 4. Планирование укрепления взаимодействия с НАТО ³ .	Да
Королевство Дания	Стратегия Королевства Дании в отношении Арктики на 2011-2020 гг.	В соответствии со «Стратегией» основными направлениями датской политики в Арктике следует назвать: 1. Обеспечение доступа к ресурсам континентального шельфа Гренландии; 2. Обеспечение безопасности судоходства на основании положений общепринятых норм международного права; 3. Применение наукоёмких методов при разработке месторождений континентального шельфа; 4. Использование возобновляемых источников энергии; 5. Устойчивая эксплуатация биоресурсов; 6. Консервативное отношение к окружающей среде с учётом расширения знаний о последствиях изменения климата; 7. Расширение регионального сотрудничества ⁴ .	Да
Канада	Северная стратегия Канады: наш Север, наше наследие, наше будущее (2009 г.) (в редакции 2018 г.)	Целями «Северной стратегии Канады» являются: 1. Основное направление защиты интересов страны на Севере – наращивание военной группировки и повышение возможностей в защите судоходства и районов разработки ресурсов; 2. Защита и социально-экономическая поддержка северных индейцев путём денежных дотаций, предоставления льгот в области здравоохранения, образования и социального обслуживания; 3. Развитие действующих полей нефтегазовых месторождений; 4. Защита окружающей среды и адаптация к изменениям климата; 5. Развитие самоуправления, хозяйственной и политической активности северных территорий как части политики по освоению Севера ⁵ .	Да

Таблица 2.

Сводная таблица нормативно-правовых актов, регулирующих труд моряков в приарктических государствах

¹ Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года (утв. Президентом РФ 27.07.2001).

² National Strategy for the Arctic Region. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf

³ Meld. St. 36 (2016-2017) Report to the Storting. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: www.regjeringen.no/contentassets/0688496c2b764f029955cc6e2f27799c/en-gb/pdfs/stm201620170036000engpdfs.pdf

⁴ Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011 – 2020. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://ec.europa.eu/>

⁵ Our North, Our Heritage, Our Future: Canada's Northern Strategy. - [Электронный ресурс]: <http://www.northernstrategy.gc.ca/index-eng.asp>

	РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	СОЕДИНЁННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ	КОРОЛЕВСТВО НОРВЕГИЯ	КОРОЛЕВСТВО ДАНИЯ	КАНАДА
ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ ПО ОБЩИМ ТРУДОВЫМ ВОПРОСАМ	Трудовой Кодекс РФ	Конституция США	Act (No 62 of 2005) respecting working environment, working hours and employment protection, etc (Working Environment Act) (Закон Королевства Норвегия об условиях труда)	Labor Court Act 1973 (Закон о суде по трудовым спорам)	Canada Labor Code (Трудовой Кодекс Канады)
	Кодекс торгового мореплавания РФ	Norris-LaGardia Act 1932 (Закон Норриса и ЛаГардия)		Holiday Act 2018 (Закон о праздничных днях)	Employment Standards Act (Закон о трудовых стандартах)
		National Labor Relation Act (Wagner Act) 1935 (Закон Вагнера)			
		The Labor-Management Relations Act 1947 (Taft – Harley Act) (Закон о трудовых отношениях Тафта – Харли)			
		The Labor-Management Reporting and Disclosure Act (Landrum – Griffin Act) (Закон об отчётности и раскрытии фактов в трудовых отношениях Лэндрема – Гриффина)			
		Fair Labor Standards Act 1938 (Закон о справедливых трудовых стандартах)			
ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ТРУД МОРЯКОВ	Об утверждении примерной формы трудового договора, заключаемого работодателем (судовладельцем) и работником (моряком) для работы в составе экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации	The Merchant Marine Act 1916 (Закон о торговом флоте)	Ordinance (No 175 of 1987) respecting the manning of Norwegian vessels (Указ об обслуживании норвежских судов)	Notification respecting Working Environment Council for Shipping and the Working Environment Bureau for Shipping (No 994 of 1994) (Уведомление относительно Совета рабочей среды в судоходстве и Бюро рабочей среды в судоходстве)	West Coast Shipping Employees Hours of Work Regulations 1985 (Регламент рабочих часов работников судоходства на Западном побережье)
	Об утверждении Положения о порядке регистрации в территориальных органах Федеральной службы по труду и занятости трудовых договоров, заключенных при посредничестве организаций по найму и трудоустройству моряков, с российскими гражданами, иностранцами, гражданами и лицами без гражданства для работы в составе экипажей морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации	Safety and Health Standards for Maritime Employment Rule 1974 (Стандарты безопасности и гигиены труда на море)	Norwegian Maritime Code (No 39 of 1994) (Кодекс торгового мореплавания Королевства Норвегия)	Notification (No 594 of 1996) respecting safety on ships (Уведомление о безопасности на судах)	East Coast and Great Lakes Shipping Employees Hours of Work Regulations 1985 (Регламент рабочих часов работников судоходства на Восточном побережье и районе Великих озёр)
		Lifesaving Equipment Immersion Suits Rule 1986 (Правила использования спасательного оборудования)	Ordinance (No 687 of 2003) concerning qualification requirements and certificate rights for personnel on board Norwegian ships, fishing vessels and mobile offshore units (Указ о квалификационных требованиях и правах на получение сертификатов для персонала на борту норвежских кораблей, рыболовных судов и морских специальных подразделений)	Notification (No 662 of 1996) respecting work by young persons on board ships (Уведомление о работе несовершеннолетних на борту судна)	Merchant Seamen Compensation Act 1985 (Закон о компенсациях морякам) Marine Insurance Act 1993 (Закон о морском страховании)
		Lifesaving Equipment Immersion Suits Rule 1987 (Правила использования иммерсионного оборудования)	Regulation concerning protection of workers on ships against exposure to biological agents (No 20 of 2001) (Положение о защите работников на судах от воздействия биологических веществ)	Notification (No 773 of 1997) respecting instructions to newly examined seafarers (Уведомление об инструкциях для вновь обследуемых моряков)	Marine Transportation Security Act 1994 (Закон о безопасности морских перевозок)

	Licensing of Maritime Personnel Rule 1988 (Правила лицензирования морского персонала)	Ordinance (No 1274 of 2000) respecting Seafarers' Pensions (Указ о пенсиях моряков)	Notification (No 204 of 1999) respecting medical examination of seafarers (Уведомление о медицинском обследовании для моряков)	Canada Shipping Act 2001 (Закон Канады о судоходстве)
	Incinerator Vessels Rule 1988 (Правила сжигания отходов на судах)	Regulation concerning protection of workers on ships against exposure to chemical agents (No 21 of 2001) (Положение о защите работников на судах от воздействия химических веществ)	Notification (No 102 of 1998) respecting health service on board ship (Уведомление о здравоохранении на борту судна)	Marine Liability Act 2001 (Закон об ответственности на море)
	Bulk Hazardous Materials Rule 1990 (Правила обращения с опасными материалами)	Ordinance (No 1309 of 2001) respecting medical examination of workers on board ships (Указ о медицинском освидетельствовании работников на судах)	Notification (No 517 of 2001) respecting sickness allowances and birth grants to seafarers (Уведомление о выплатах пособий по болезни и родам для моряков)	Maritime Occupational Health and Safety Regulations 2010 (Правила охраны труда и техники безопасности на море)
	Programs for Chemical Drug and Alcohol Testing of Commercial Vessel Personnel Pre-Employment Testing Rule 1990 (Правила тестирования перед приёмом на работу)	Ordinance (No 968 of 2002) respecting work plan, registration and control of rest period on board ship (Указ о рабочем плане, регистрации и контроле периода отдыха на борту судна)	Order on Seafarers' Hours of Rest, etc (No 515 of 2002) (Приказ о часах отдыха для моряков)	
	Qualification for Tankermen and for Persons in Charge of Transfers of Dangerous Liquids and Liquified Gases Rule 1997 (Квалификационные правила для лиц, ответственных за перевозку опасных жидкостей и сжиженных газов)	Ordinance (No 8 of 2005) respecting work environment, safety and health for employees on board ship (Указ о соблюдении условий труда, безопасности и здравоохранения на судне)	Notification (No 846 of 2002) respecting the shipowner's duty to conclude written agreement with seafarers concerning employment conditions (Уведомление об обязанности судовладельца заключать письменное соглашение с моряками об условиях труда)	

Пристатейный библиографический список:

1. Декларация об учреждении Арктического совета от 19 сентября 1996 года [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://docs.cntd.ru/document/901880137>
2. Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://docs.cntd.ru/document/420376046>
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 27.12.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 31.01.2019). – СЗ РФ. – 1999. - № 18. – Ст. 2207.
4. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 N 197-ФЗ (ред. от 01.04.2019). – СЗ РФ. – 2002. - № 1 (ч. 1). – Ст. 3.
5. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204. – СЗ РФ. – 2018. – № 20. – Ст. 2817.
6. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года (утв. Президентом РФ 27.07.2001).
7. Богоявленский В.И. Чрезвычайные ситуации при освоении ресурсов нефти и газа в Арктике и Мировом океане // Арктика: экология и экономика № 4 (16), 2014.
8. Полярное право: монография / под ред. А.С. Скаридова. М.: Юстиция, 2017. 398 с.
9. Назметдинов Р.Р. Трудовое право Соединённых Штатов Америки. – Томск: Томск. гос. ун-т систем упр. и радиоэлектроники, 2015. 256 с.
10. Ассоциация полярников [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://aspolf.ru/> (Дата обращения: 18.07.2019).
11. Объём перевозок грузов в акватории СМП. Единая межведомственная информационно – статистическая система (ЕМИСС) [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://fedstat.ru/indicator/51479> (Дата обращения: 18.07.2019).
12. Руководство по реализации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве; социальное обеспечение моряков / Группа технической поддержки по вопросам достойного труда и Бюро МОТ для стран Восточной Европы и Центральной Азии; Департамент международных трудовых норм. – Москва: МОТ 2013. – 41 с.
13. Сайт Арктического совета [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://arctic-council.org/> (Дата обращения: 18.07.2019).
14. Сайт Международной организации труда на английском языке [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.ilo.org/> (Дата обращения: 18.07.2019).
15. Сайт Российского профессионального союза моряков. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://www.sur.ru/ru/seafarers/seamen/> (Дата обращения: 18.07.2019).

16. Судебная система Норвегии [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: http://www.norge.ru/judicial_system/ (Дата обращения: 18.07.2019).
17. Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011 – 2020. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://ec.europa.eu/> (Дата обращения: 18.07.2019).
18. Meld. St. 36 (2016-2017) Report to the Storting. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: www.regjeringen.no/contentassets/0688496c2b764f029955cc6e2f27799c/en-gb/pdfs/stm201620170036000engpdfs.pdf (Дата обращения: 18.07.2019).
19. National Strategy for the Arctic Region. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf (Дата обращения: 18.07.2019).
20. Our North, Our Heritage, Our Future: Canada's Northern Strategy. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://www.northernstrategy.gc.ca/index-eng.asp> (Дата обращения: 18.07.2019).

Для цитирования: Бразовская Я.Е., Пискун Л.П. Особенности правового регулирования управления труда моряков в полярных водах // Океанский менеджмент. №3(8). 2020. С. 23-32

Скаримова М.А.

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

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РАЗРАБОТКИ МОРСКИХ МИНЕРАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ

Аннотация: Вопросы разработки минеральных ресурсов морского дна осуществляется на основе законодательных актов прибрежного государства. В статье автор анализирует российское морское законодательство, регламентирующее разработку морских минеральных ресурсов, а также опыт практической разработки ресурсов арктического шельфа. Делаются выводы о «приспособленности» российских правовых норм к обеспечению коммерческой разработки минеральных ресурсов морского дна.

Ключевые слова: минеральные ресурсы, морское дно, шельф, правовое обеспечение разработки ресурсов КШ.

LEGAL REGULATION OF THE DEVELOPMENT OF MARINE MINERAL RESOURCES

Annotation: The development of seabed mineral resources is carried out on the basis of legislation of the coastal state. In the article, the author analyzes the Russian maritime legislation governing the development of marine mineral resources, as well as the experience of the practical development of the Arctic shelf resources. Conclusions are made about the "adaptability" of Russian legal norms to ensure the commercial development of the seabed resources.

Keywords: mineral resources, seabed, shelf, legislation of the CS development.

Разработка минеральных ресурсов морского дна в границах национальной юрисдикции осуществляется на основе законодательных актов прибрежного государства. Среди первых таких документов, следует назвать закон США «О пространствах за пределами КШ» 1953 г., («Outer Continental Shelf Lands Act»), действующий с поправками 2005 г.; закон «О добыче минеральных ресурсов» Японии 1950 г. («The Mining Act»), действующий с поправками 2011 г.; австралийский закон «О морях и подводных пространствах» 1973 г. («Seas and Submerged Lands Act»), действующий с поправками 2004 г.; канадский закон «Об океанах» 1996 («Ocean Act»), действующий с поправками 2005 г. и др. [2]

В Российской Федерации разработка морских минеральных ресурсов осуществляется в соответствии с законами «О недрах» 1992 г. и «О континентальном шельфе» 1995 г. Указанные федеральные законы определяют статус континентального шельфа, суверенные права и юрисдикцию РФ на ее континентальном шельфе.

В соответствии с российским законодательством разработка ресурсов шельфа включает морские научные и ресурсные исследования, бурение, возведение

искусственных островов или сооружений, бурение, прокладку и эксплуатацию подводных кабелей и трубопроводов.

Природные ресурсы континентального шельфа - минеральные и другие неживые ресурсы морского дна и его недр (далее - минеральные ресурсы), а также живые организмы, относящиеся к "сидячим видам", то есть организмы, которые в период, когда возможна их добыча (вылов), находятся в неподвижном состоянии на морском дне или под ним либо не способны передвигаться иначе, как находясь в постоянном физическом контакте с морским дном или его недрами (далее - водные биоресурсы) [5, ФЗ от 30.11.1995 № 187-ФЗ, Ст.4];

Морские научные исследования на континентальном шельфе - фундаментальные или прикладные исследования и проводимые для этих исследований экспериментальные работы, направленные на получение знаний по всем аспектам природных процессов, происходящих на морском дне и в его недрах [5, ФЗ от 30.11.1995 № 187-ФЗ, Ст.4];

Морские ресурсные исследования на континентальном шельфе - прикладные научно-исследовательские работы, направленные на разведку континентального шельфа и разработку его минеральных ресурсов, водных биоресурсов и осуществляемые в соответствии с ФЗ от 17 декабря 1998 года N 191-ФЗ "Об исключительной экономической зоне Российской Федерации" [5, ФЗ от 30.11.1995 № 187-ФЗ, Ст.4];

Искусственные острова - стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения на континентальном шельфе РФ объекты (искусственно сооруженные конструкции), имеющие намывное, насыпное, свайное и (или) иные неплавучие опорные основания, выступающие над поверхностью воды при максимальном приливе [5, ФЗ от 30.11.1995 № 187-ФЗ, Ст.4];

Сооружения, установки - гибко или стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения на континентальном шельфе Российской Федерации стационарные и плавучие (подвижные) буровые установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы, морские стационарные платформы и другие объекты, а также подводные сооружения (включая скважины) [5, ФЗ от 30.11.1995 № 187-ФЗ, Ст.4];

Предоставление в пользование участков осуществляется без проведения аукционов, но на основе оформления лицензии, которые выдаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством РФ.¹ Права и обязанности пользователя недр возникают с даты государственной регистрации лицензии, в которой указываются основные компетенции владельца по эксплуатации ресурсов, включая условия экологического и гидрометеорологического обеспечения пользования участками, организацию мониторинга состояния и загрязнения окружающей среды, меры по предотвращению и ликвидации аварийных ситуаций; об условиях страхования, консервации и (или) ликвидации установок и сооружений по завершении работ; методы ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в морской среде в ледовых условиях, проведения буровых работ, прокладку подводных кабелей, трубопроводов в соответствии с проектной документацией.

Буровые работы на континентальном шельфе могут проводиться для целей, не противоречащих международным договорам РФ и федеральным законам, а условия проведения буровых работ должны включать типы и технические характеристики буровых платформ и иного используемого для проведения буровых работ оборудования; сведения о соответствии буровых растворов требованиям в области охраны окружающей среды; комплекс мероприятий по предотвращению загрязнения окружающей среды, а также по снижению и возмещению ущерба, наносимого окружающей среде, в том числе водным биоресурсам; данные о мерах по обеспечению безопасности судоходства, транспортной безопасности при проведении буровых работ и в районе их проведения (Ст.9 ФЗ от 30.11.1995 № 187-ФЗ).

На российском шельфе согласно Статье 16 Федерального закона «О континентальном шельфе» создавать искусственные острова, установки и сооружения могут:

¹ Этим органом является Федеральное агентство по недропользованию // Постановление Правительства РФ от 08.01.2009 № 4 (ред. от 22.08.2013)

✓ федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, физические и юридические лица Российской Федерации (далее для настоящей главы - российские заявители);

✓ иностранные государства, их физические и юридические лица, компетентные международные организации (далее для настоящей главы - иностранные заявители);

✓ пользователи недр, осуществляющие региональное геологическое изучение, геологическое изучение, разведку и добычу минеральных ресурсов континентального шельфа на основании соответствующей лицензии и в соответствии с проектной документацией, указанных в статье 16.1 настоящего Федерального закона (далее - пользователи недр);

✓ российские и иностранные юридические лица, привлекаемые на договорной основе пользователями недр для создания, эксплуатации и использования искусственных островов, установок, сооружений (далее - исполнители);

✓ российские заявители, иностранные заявители и иные лица, являющиеся инвесторами в соответствии с Федеральным законом «О соглашениях о разделе продукции».

Искусственные острова, установки и сооружения на континентальном шельфе подлежат регистрации и их эксплуатация может осуществляться для:

- (1) обеспечения обороны страны и безопасности государства;
- (2) регионального геологического изучения;
- (3) геологического изучения, разведки и добычи минеральных ресурсов;
- (4) проведения морских ресурсных исследований водных биоресурсов и осуществления рыболовства;
- (5) проведения морских научных исследований;
- (6) иных целей, не противоречащих международным договорам РФ.

Для осуществления работ (услуг), связанных с созданием, эксплуатацией, использованием искусственных островов, установок, сооружений, пользователь недр вправе на основании договора привлечь исполнителя, однако, при этом контроль за соблюдением исполнителем условий договора, обеспечивает пользователь недр.

Правительство РФ в течение десяти дней со дня получения запроса направляют заявителю уведомление о его получении; в течение четырех месяцев со дня получения запроса направляют заявителю разрешение на создание, эксплуатацию, использование искусственных островов, установок и сооружений или уведомление об отказе. Иностранным заявителям такие уведомления (или уведомления об отказе) направляются через Федеральную службу по надзору в сфере природопользования.

Лица, имеющие право создавать, эксплуатировать, использовать искусственные острова, установки, сооружения обязаны обеспечивать исправное состояние постоянных средств предупреждения о наличии искусственных островов, установок, сооружений и других элементов навигационной обстановки в пределах зон безопасности вокруг них; свободный доступ на указанные сооружения, должностных лиц федеральных органов исполнительной власти, регулярно поддерживать связь с береговыми службами РФ и передавать в ближайший радиометеорологический центр РФ оперативные данные метеорологических и гидрологических наблюдений в соответствии со стандартными процедурами Всемирной метеорологической организации. Иностранные заявители, кроме того, обязаны обеспечивать присутствие на искусственных островах, установках, сооружениях представителей исполнительной власти РФ.

Прокладка подводных кабелей, трубопроводов осуществляется в соответствии с нормами международного права при условии, что осуществление такой прокладки не препятствует региональному геологическому изучению, геологическому изучению, разведке и добыче минеральных ресурсов континентального шельфа, осуществлению рыболовства, эксплуатации и ремонту ранее проложенных подводных кабелей, трубопроводов, осуществлению мер по защите и сохранению морской среды, природных ресурсов континентального шельфа.

Сведения, о проложенных подводных кабелях и трубопроводах публикуются в «Извещениях мореплавателям». На такие подводные кабели и трубопроводы распространяется международная защита в соответствии с нормами

международного права.[1]

Эксплуатация, использование искусственных островов, установок, сооружений, подводных трубопроводов, проведение буровых работ при региональном геологическом изучении, геологическом изучении, разведке и добыче углеводородного сырья, а также при транспортировке и хранении нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе допускаются только при наличии плана, в соответствии с которым планируются и осуществляются мероприятия по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в морской.

Утверждение плана, могущих возникнуть изменений, осуществляется эксплуатирующей организацией. В случае, если разлив нефти и нефтепродуктов произошел в объеме, не позволяющем обеспечить его устранение на основе указанного плана, Правительством РФ, на основании обращения эксплуатирующей организации, могут привлекаться дополнительные силы и средства единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Эксплуатирующая организация при возникновении разливов нефти и нефтепродуктов обязана:

- 1) обеспечить оповещение о факте разлива нефти и нефтепродуктов;
- 2) обеспечить организацию и проведение работ по локализации и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в соответствии с планом предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов;
- 3) принимать меры по защите жизни и сохранению здоровья работников эксплуатирующей организации и иных людей, находящихся непосредственно в районе разлива нефти и нефтепродуктов, а также при необходимости проводить их эвакуацию;
- 4) принимать меры по защите и сохранению морской среды, водных биоресурсов;
- 5) возместить в полном объеме вред, причиненный окружающей среде, в том числе водным биоресурсам, жизни, здоровью и имуществу граждан, имуществу юридических лиц в результате разливов нефти и нефтепродуктов, а также расходы на привлечение дополнительных сил и средств для осуществления мероприятий по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов.[2]

В случае если эксплуатирующая организация привлекается для проведения работ, связанных с эксплуатацией, использованием искусственных островов, установок, сооружений, подводных трубопроводов, для проведения буровых работ, владелец лицензии на пользование недрами несет субсидиарную ответственность за возмещение вреда, причиненного окружающей среде, в том числе водным биоресурсам, жизни, здоровью и имуществу граждан, имуществу юридических лиц в результате разливов нефти и нефтепродуктов.

Морские научные исследования на КШ должны носить исключительно мирный характер, в том числе не должны создавать угрозу обороне и безопасности и могут производиться:

- (а) федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов РФ;
- (б) физическими и юридическими лицами РФ;
- (в) иностранными государствами и компетентными международными организациями, а также
- (г) иностранными гражданами и иностранными юридическими лицами. [4]

Правила проведения морских научных исследований, включая порядок представления запросов на их проведение и принятия по запросам решений, устанавливаются Правительством РФ. Российские заявители, заинтересованные в проведении морских научных исследований, подают в федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный Правительством Российской Федерации, запрос не менее чем за шесть месяцев до начала года проведения морских научных исследований, а иностранные заявители, для получения разрешения на указанные исследования направляют по дипломатическим каналам не менее чем за шесть месяцев до предполагаемой даты начала проведения морских научных исследований запрос в федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный Правительством Российской Федерации.[3, с.314]

Российские заявители представляют засвидетельствованные в нотариальном порядке копии лицензий на осуществление видов деятельности, предусмотренных

программой морских научных исследований, а иностранные заявители представляют информацию обо всех формах и о степени участия граждан РФ и российских юридических лиц в морских научных исследованиях, проводимых иностранными заявителями. От российских и иностранных заявителей может быть потребована дополнительная информация относительно морских научных исследований, на проведение которых запрашивается разрешение.

Размещение и использование на континентальном шельфе научно-исследовательских установок и оборудования любого типа, за исключением таких, которые непосредственно предназначены для проведения исследований морской среды и природных ресурсов континентального шельфа, а также обеспечения обороны и безопасности Российской Федерации, осуществляются в порядке, предусмотренном настоящим Федеральным законом для проведения морских научных исследований. При этом данные установки и оборудование должны нести опознавательные знаки с указанием государства регистрации или компетентной международной организации, которой они принадлежат, а также иметь надлежащие, согласованные в международном порядке средства предупреждения для обеспечения безопасности морской и воздушной навигации с учетом норм и стандартов, установленных компетентными международными организациями.

Федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный Правительством Российской Федерации, не позднее чем через четыре месяца с даты получения запроса направляет российскому или иностранному заявителю разрешение на проведение морских научных исследований либо уведомление в отказе.

Разрешение на проведение морских научных исследований выдается российскому заявителю либо на основании включения заявленных им морских научных исследований в ежегодный план проведения морских научных исследований, либо в исключительном порядке.

Заявителям может быть отказано в выдаче разрешений на проведение морских научных исследований, если возникает сомнение в исключительно мирном характере этих исследований, а так же если их проведение:

- 1) создает угрозу обороне страны и безопасности государства;
- 2) несовместимо с требованиями в области охраны окружающей среды, в том числе защиты и сохранения морской среды, природных ресурсов континентального шельфа;
- 3) имеет отношение к региональному геологическому изучению, геологическому изучению, разведке и добыче минеральных ресурсов континентального шельфа, осуществлению рыболовства на континентальном шельфе;
- 4) включает в себя создание, эксплуатацию, использование искусственных островов, установок, сооружений, буровые работы, использование взрывчатых веществ, пневмоустройств на континентальном шельфе;
- 5) препятствует осуществлению РФ суверенных прав и юрисдикции на континентальном шельфе;
- 6) связано с предоставлением заявителем недостоверной или неточной информации о характере и целях морских научных исследований;
- 7) осуществляется российскими заявителями или иностранными заявителями, имеющими перед РФ обязательства, вытекающие из ранее проведенных морских научных исследований и невыполненные.

Российские и иностранные заявители, получившие разрешение на проведение морских научных исследований, обязаны исполнять международные договоры РФ и российское законодательство, представлять предварительные отчеты о проведении таких исследований, копии данных метеорологических, гидрологических, гидрохимических, гидробиологических наблюдений, наблюдений за состоянием окружающей среды, ее загрязнением, а также других наблюдений, предусмотренных разрешением на проведение морских научных исследований, в государственные фонды данных РФ, регулярно поддерживать связь с береговыми службами Российской Федерации; незамедлительно информировать о любом, в том числе предполагаемом, изменении в ходе выполнения программы морских научных исследований; не создавать неоправданных помех деятельности, проводимой РФ в осуществление своих суверенных прав и юрисдикции на

континентальном шельфе; удалять установки, сооружения и устройства по завершении морских научных исследований, если иное не предусмотрено разрешением на проведение морских научных исследований.

Российские и иностранные заявители обязаны обеспечивать участие в морских научных исследованиях специально уполномоченных представителей Российской Федерации, а именно их размещение и полное обеспечение на борту исследовательских судов, летательных аппаратов, на установках и сооружениях наравне с собственным командным (руководящим) составом, а также обеспечивать указанным представителям Российской Федерации доступ ко всем данным и образцам, полученным в ходе морских научных исследований, и передавать им данные, с которых можно сделать копии, и образцы, которые могут быть разделены без ущерба для их научной ценности.

Программа морских научных исследований может изменяться только по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством Российской Федерации. Изменения считаются согласованными, если федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный Правительством Российской Федерации, подтвердив получение уведомления о предполагаемых изменениях, не сообщит о своих возражениях в течение 60 дней с даты получения им уведомления.

Морские научные исследования, проводимые с нарушениями международных договоров РФ, могут быть приостановлены по решению федерального органа исполнительной власти, выдавшего разрешение на их проведение, либо прекращены по решению федерального органа исполнительной власти, выдавшего разрешение на проведение указанных исследований. [3 с. 316]

Споры между физическими лицами, юридическими лицами, физическими и юридическими лицами по поводу реализации их прав и обязанностей на континентальном шельфе разрешаются в административном порядке или в судах Российской Федерации.

Споры между Российской Федерацией и иностранными государствами по поводу реализации их прав и обязанностей на континентальном шельфе разрешаются мирными средствами в соответствии с международными договорами РФ и нормами международного права.

Споры между государством и инвестором по вопросам пользования континентальным шельфом на условиях раздела продукции разрешаются в соответствии с условиями указанных соглашений.

В качестве вывода заметим, что российское законодательство отягощено государственным регулированием и не способствует развитию коммерческой разработки шельфа, в то время как ни одна российская компания не имеет опыта морской разработки месторождений на арктическом шельфе, который считается наиболее перспективным. Закон не способствует самостоятельному проведению проектно-изыскательных работ компаниями из-за высокой сложности работ и весьма «громоздких» разрешительных процедур. Решения о привлечении иностранных инвесторов для разработки ресурсов российского шельфа не прозрачны, что привлечение инвестиций делают малопривлекательным.

Несмотря на успешный проект Royal Dutch Shell с «Газпромом» на «Сахалин-2», в других случаях разработка на шельфе уже привела к финансовым потерям несколько иностранных компаний. В частности, геолого-разведывательное бурение на Камчатском шельфе компаниям KNOC и «Роснефть» не принесли ожидаемых результатов. Неудачным проектом считается «Сахалин-3», разрабатываемый совместно с китайской компанией Sinopec. «Сахалин-4» и «Сахалин-5» также не отвечают требованиям рентабельности British Petroleum. Временно приостановлены работы на Штокмановском месторождении, которое разрабатывают ОАО «Газпром», Statoil и Total. Понесла финансовые потери корейская компания KNOC, которая потеряла лицензию на разрабатываемое месторождение и практически подарила свое месторождение «Газпрому», получившим участок на свой баланс.[2]

Совершенно очевидно, что чтобы не потерять свое энергоресурсное лидерство Россия не только должна активизировать научно-исследовательские работы на своем

шельфе, но и создать более комфортные правовые условия разработки шельфа для технически и финансово состоятельных российских и иностранных компаний.

Пристатейный библиографический список:

1. Морское экологическое право. Учебное пособие для студентов высших учебных заведений обучающихся по юридическим направлениям / Скаридов А.С.; Институт по изучению проблем морского права при Академическом Институте Гуманитарного Образования; Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. Санкт-Петербург, 2019. (2-ое издание). С.12
2. Скаридов А.С. Морское право в 2 т. Том 1. Международное публичное морское право. Учебник / Москва, 2018. Сер. 61 Бакалавр и магистр. Академический курс (3-е изд., пер. и доп). С. 35
3. Скаридов А.С. Морское право. Учебник для магистров / Москва, 2016. Сер. 24 Магистр (2-е изд., пер. и доп). С. 269.
4. Скаридова М.А. Морское ресурсное право. Учебное пособие / Институт по изучению проблем морского права. СПб: Academus, 2013. 300 с.
5. Федеральный закон от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) // БД Консультант

Для цитирования: Скаридова М.А. Правовое регулирование разработки морских минеральных ресурсов // Океанский менеджмент. №3(8). 2020. С. 32-38

Скрынник А.М.

*кандидат экономических наук,
доцент кафедры процессуального права
юридического факультета Южно-Российского института управления – филиала Российской
академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ,
доцент по специальности международное (морское) право,
член Ассоциации международного морского права*

СИСТЕМА МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ И СССР: КРАТКИЙ ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Аннотация: проведено краткое исследование историко-правовой ретроспективы системы учебных заведений морской транспортной направленности в Российской империи и СССР.

Ключевые слова: система, морской транспорт, Российская империя, СССР, ученики, обучающиеся, студенты, курсанты

SYSTEM OF SEA TRANSPORT IN THE RUSSIAN EMPIRE AND THE USSR: BRIEF HISTORICAL AND LEGAL ASPECT

Annotation: a brief study of the historical and legal retrospective of the institution, organisation and management development system, educational institutions of Maritime transport industry in the Russian Empire and the Soviet Union.

Keywords: system, maritime transport, the Russian Empire, the Soviet Union, pupils, trainees, students, cadets.

Историко-правовой аспект зарождения и развития системы торгового мореходного образования в России имеет свою логическую цепочку. В 1781 году специальным Манифестом императрицы Екатерины II был утвержден «Устав купеческого водоходства» части 1-ая и 2-ая. В статье 163 Устава говорилось о «взимании пошлин с судов по одному проценту с капитала в пользу водоходных школ». 23 (12) марта 1781 года высочайшим Указом императрицы Екатерины II была открыта «Мореходная школа» в городе Холмогорах Архангельской губернии [1]. Это было первое морское учебное заведение купеческого флота.

В дальнейшем, в 1786 году было открыто «Водоходное училище» в Петербурге. В дальнейшем, по представлению Министра коммерции Н.П. Румянцева 25.11.1804 года Александр I разрешил принять 20 пансионеров для торгового флота в Кронштадтское штурманское училище, принадлежащее Морскому министерству. Пансионеры

практиковались на торговых судах. На таких же условиях была начата подготовка 12 пансионеров для торгового флота при военном училище штурманов в г. Николаеве за счет доходов Одесской таможни. Это был первый набор учеников в военные учебные заведения для дальнейшей службы на торговом флоте. В 1829 году было утверждено Положение о Петербургском училище торгового мореплавания, а 7 февраля 1834 года император Николай I подписал Указ о создании Херсонского мореходного училища. В Риге, для подготовки судоводителей, в 1839 году открылись частные штурманские курсы, субсидирование которых осуществлял биржевой комитет.

Характерными чертами этого периода было отсутствие национальных законов о морских званиях, о праве командования торговыми судами российскими подданными, правил сдачи квалификационных экзаменов на морские звания, а также отсутствие единой системы российского торгово-мореходного образования)[2].

В начале 60-х годов XIX столетия в России функционировало всего четыре учебных заведения (Архангельск, Херсон, Петербург, Николаев), где готовили специалистов для морского торгового флота. Часть штурманов готовили в морских учебных заведениях, принадлежащих Морскому министерству (современный Военно-морской флот России). Толчком к созданию и развитию сети морских учебных заведений стало утверждение Государственным Сенатом и императором Александром II 27 июня 1867 года «Положения о мореходных классах». С 1867 по 1890 годы в России было открыто 41 мореходное учебное заведение – мореходные классы. Мореходные классы подразделялись на три разряда: 1-го, низшего, готовили штурманов каботажного плавания; 2-го, среднего, шкиперов (капитанов) каботажного и штурманов дальнего плавания и 3-го, высшего, шкиперов (капитанов) дальнего плавания) [3].

Например, в 1876 году в г. Ростове-на-Дону были открыты мореходные классы – предшественники нынешнего Института водного транспорта им. Г.Я. Седова – филиала Государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова (г. Новороссийск)[4].

6 мая 1902 Государственный совет РИ принял Закон об изменениях действующих правил о судоводителях на морских судах торгового флота. Морские звания капитана и штурмана делились на 4 разряда каждая. Положение о мореходных учебных заведениях Министерства финансов установило морские учебные заведения трех типов: мореходные училища дальнего и малого плавания, мореходные школы и приготовительные мореходные школы. 10 июня 1903 года было принято Положение о механиках на мореходных судах торгового флота, по которому устанавливались морские звания механика 1, 2 и 3 разрядов.

Всего к началу первой мировой войны в России функционировало 36 учебных заведений морского транспорта – 2 торгово-мореходных училища: Архангельское торгово-мореходное училище и Одесское училище торгового мореплавания; 2 соединенных училища: Петроградское (г. Санкт-Петербург) соединенное мореходное училище дальнего плавания и судовых механиков и Ростовское-на-Дону соединенное мореходное училище дальнего плавания и судовых механиков; 5 училищ дальнего плавания: Бакинское мореходное училище дальнего плавания, Александровское (г. Владивосток) мореходное училище дальнего плавания, Магнусгофское мореходное училище дальнего плавания, Рижское мореходное училище дальнего плавания, Херсонское мореходное училище дальнего плавания; 3 училища малого плавания: Астраханское, Бердянское и Керченское; 2 школы судовых механиков: Бакинская и Севастопольская; 14 двух и 3-х классных мореходных школ и 8 приготовительных школ.

После октябрьской революции, с учетом образования новых органов государственной власти РСФСР, постановлением Народного комиссариата просвещения РСФСР от 23 февраля 1918 года «О передаче всех учебных заведений в ведение Народного комиссариата по просвещению» училища торгового мореплавания, мореходные училища дальнего плавания и малого плавания перешли в его ведение.

До 1920 года действующие мореходные учебные заведения существовали в прежнем виде. В 1920 году в РСФСР была предпринята первая попытка создания высших учебных заведений по подготовке командных кадров плавсостава торгового флота – Петроградская и Казанская Высшие школы торгового флота[5].

После 1920 года училища торгового мореплавания (2), мореходные училища дальнего плавания (6) и малого плавания (3) были преобразованы в водные техникумы, затем в техникумы водных путей сообщения, затем в политехникумы водных путей сообщения. В этот период они находились в ведении Народного комиссариата просвещения РСФСР (СССР) и Народного комиссариата путей сообщения РСФСР (СССР). Во исполнение постановления Президиума ВЦИК от 9 июня 1922 года № 126 «Об обязательном процентном минимуме подростков и в целях пополнения естественной убыли старых моряков», на всех судах Госторгфлота были учреждены должности юнг.

К 1921 году назрела необходимость организации в системе профессионально-технического образования более четкого среднего звена в виде техникумов различных специальных профилей. В стране первоначально был избран путь массовой реорганизации в техникумы II ступени единой трудовой школы. Но затем (февраль 1921г.) Наркомпросом РСФСР было принято постановление о сохранении школы II ступени как средней общеобразовательной школы, а техникумы как среднее профессиональное звено стали создаваться самостоятельно. Их задачи были уже достаточно полно сформулированы в «Положении о техникумах», утвержденном Наркомпросом 12 июля 1923 года. Основная цель такого типа учебных заведений определялась следующим образом: «Техникум есть среднее профессиональное учебное заведение, имеющее целью: а) подготовку среднего руководящего или исполнительского персонала во всех отраслях труда; б) распространение среди населения специальных и практических знаний». Этим положением предусматривалось право каждого техникума иметь несколько специальных отделов (учебных подразделений по специальности), организованных при техникумах (с разрешения Глафпрофобра и Губпрофобра), краткосрочных и эпизодических курсов и лекций по отдельным вопросам и специальностям, иметь свой особый устав, определяющий и организующий учебный процесс, и утверждаемые Государственным ученым советом Глафпрофобра учебные планы и программы. Срок обучения устанавливался 3-4 года в зависимости от специальности.

Положение о техникумах 1923г. затем неоднократно уточнялось и видоизменялось, что отразилось в следующих документах: «Положение о техникумах», утвержденное СНК РСФСР 4 января 1926 года и «Об утверждении Положения о техникумах, подведомственных Наркомпросу РСФСР» от 7 декабря 1927 года.

В период с 1921 по 1924 годы была предпринята вторая попытка по подготовке командных кадров плавсостава торгового флота получивших высшее образование, путем создания политехнических техникумов. По воспоминаниям директора Ростовского-на-Дону политехнического техникума водного транспорта А.В. Ивановского: «По плану Наробраза политехникум должен был состоять из средней школы, в объеме 10-летки, и 5 факультетов высшей школы: морского, механического, гидротехнического, судостроительного и экономического. Лица, окончившие морской факультет, получали звание капитана дальнего плавания с высшим дипломом, остальные факультеты – звания инженеров своей специальности. Я состоял директором Ростовского политехникума водного транспорта с 1 сентября 1920 года до 20 января 1924 года и преподавателем с 1 сентября 1920 года по 1 июля 1926 года. При мне Ростовский политехникум был преобразован в высшее учебное заведение, а с моим уходом был вновь преобразован в техникум. Таким образом, моё директорство совпадает со временем существования политехникума водного транспорта как высшей школы»[6].

В связи с выходом в свет Постановления ЦИК СССР, СНК СССР от 23.07.1930 года «О реорганизации вузов, техникумов и рабфаков» и постановления ЦИК СССР, СНК СССР от 11.09.1930 года «Об установлении единой системы индустриально-технического образования» произошла коренная реорганизация существующих вузов, техникумов и рабфаков. Организация и управление учреждениями рабочего образования и заочного обучения для подготовки и переподготовки кадров транспорта, было передано от Народного комиссариата просвещения СССР в Народный комиссариат путей сообщения СССР. Постановлением ЦИК СССР, СНК СССР от 11.09.1930 года введены типы специалистов с различными уровнями квалификации: инженеры, техники, квалифицированные рабочие. Соответственно, подготовка их должна была осуществляться в: высших технических школах, на индустриально-технических

факультетах высших учебных заведений и в промышленных академиях; средние технические школы (техникумы) для подготовки среднего технического персонала; профессионально-технические школы, школы фабрично-заводского ученичества и низшие профессионально-технические школы, для подготовки кадров низшего звена для производства. В этот период образуются «морские рабочие техникумы», в которых обучались производственники, будущие заочные отделения. Были выделены из политехнических и путей сообщения и созданы 3 института инженеров водного транспорта: Одесский, Ленинградский и Горьковский, которые готовили командные кадры, в основном, для береговой инфраструктуры речного и морского транспорта.

После образования Народного комиссариата водного транспорта, в 1931 году вопросы организации и управления учреждениями образования для подготовки и переподготовки кадров морского и речного транспорта, было передано ему. В этот период «морские рабочие техникумы» преобразовываются в «морские техникумы». Подготовку кадров квалифицированных рабочих осуществляли морские школы фабрично-заводского ученичества, также была организована сеть учебно-курсовых комбинатов с круглогодичной непрерывной технической учебой и краткосрочных рабочих курсов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 апреля 1939 года Наркомат водного транспорта был разделен на Наркомат морского флота (далее, наркомморфлот) и Наркомат речного флота. Наркомморфлоту были переданы: морской флот; морские порты; судоремонтные и судостроительные заводы и другие предприятия и учреждения морского флота, в том числе – учебные заведения.

Подготовку кадров высшего управленческого звена с 1936 года по 1940 г.г. осуществляла Академия водного транспорта Наркомата водного транспорта СССР (была образована постановлением СНК СССР от 20 октября 1935 года)[7]. Располагалась в г. Ленинград, ул. Фонтанка, 117. Постановлением СНК СССР № 865 от 02.08.1938 года «Об академиях наркоматов (ведомств)» было установлено, что, подготовка кадров высшего звена для морского транспорта в Академии водного транспорта осуществляется по направлению: организация перевозок и грузовая работа, с выдачей выпускникам диплома «инженер-эксплуатационник». Подготовка кадров велась в течение 4-ех лет без отрыва от производства (заочно) и в течение 1,5 года – с отрывом от производства (очно). Академия была отнесена к высшим учебным заведениям СССР. После образования в 1939 году Наркомата морского флота Академия была передана в его ведение. С 01.01.1941 года на основании совместного постановления ЦК ВКП (б) и СНК СССР от 19.11.1940 года «Об академиях наркоматов», Академия была закрыта.

В 1941 году началась Великая Отечественная война (далее, ВОВ). На начало ВОВ в СССР существовало 11 морских техникумов, которые готовили средне-технические командные кадры плавсостава для морского транспортного флота[8] и береговой инфраструктуры и 3 института инженеров водного транспорта, которые готовили руководящие кадры для береговой инфраструктуры (кадры плавсостава судов морского флота до 1945 года также готовил судоводительский факультет ЛИИВТ). Возраставший объём перевозок судами морского флота на морских путях и потери экипажей судов потребовали принятия срочных мер по подготовке кадров моряков для восполнения их убыли. Для укомплектования судов высококвалифицированными рабочими кадрами приказом наркомморфлота № 300 от 16.10.1942 г. «О введении на судах Наркомморфлота института воспитанников-юнг» и введено Положение о воспитанниках-юнгах. Приказом наркомморфлота № 301 от 12 июля 1944 года было утверждено и введено Положение о школах юнг НКМФ СССР. Было определено об открытии школ юнг в г.г.: Архангельск; Астрахань; Баку; Ленинград; Одесса; Херсон; Батуми (переведена в г. Ялта); Рига, Таллин[9]. Школы юнг НКМФ (ММФ) СССР просуществовали до 1948 года и внесли свою лепту в дело подготовки кадров рядового плавсостава для морского транспортного (торгового) флота: матросов 1 класса, машинистов 1 класса, мотористов 1 класса.

В целях дальнейшего планового пополнения судов и предприятий наркомморфлота квалифицированными рабочими кадрами и плавсоставом постановлением ГКО СССР № 4255 от 5.10.1943 г. «О подготовке кадров массовых профессий для судов и предприятий наркомморфлота СССР» (далее, постановление ГКО-

4255) были приняты решения: о реорганизации 6 ремесленных училищ в специальные ремесленные училища морского флота и организации 3 специальных ремесленных училища морского флота в г.г.: Баку; Архангельск; Астрахань; Николаевск-на-Амуре; Владивосток; Ростов-на-Дону; Батуми; Красноводск (далее, РУ МФ); организации 6 школ мореходного обучения для подготовки кадров плавсостава в г.г.: Баку, Астрахань, Архангельск, Владивосток, Сухуми, Мариуполь (далее, ШМО); реорганизовано 3 школы ФЗО в специальные школы ФЗО морского флота – Мариинский Посад, Астрахань, Архангельск, Николаевск-на-Амуре, Советская Гавань, Находка, Красноводск, Сухуми, Сочи, Махач-Кала (далее, СШ ФЗО МФ). Согласно п.2 постановления ГКО-4255 все учащиеся ШМО, РУ и ШФЗО морского флота после окончания обучения направлялись только на предприятия наркомморфлота. Постановление ГКО-4255, продублировано совместным приказом начальника Главного управления трудовых резервов при СНК СССР и наркомморфлота СССР №143/355 от 9.10.1943 г.

В 1943 году для подготовки командных кадров для вновь созданного Николаевского-на-Амуре морского пароходства, распоряжением СНК СССР был создан Николаевский-на-Амуре морской техникум[10].

Успехи крупнейших наступательных операций Красной Армии и Военно-Морского флота к 1944 г. коренным образом изменили положение на фронтах ВОВ. На освобожденной от фашистских захватчиков земле развернулись работы по восстановлению разрушенного хозяйства. В этот период коммунистическая партия и правительство СССР, придавая большое значение деятельности морского транспорта и перспективам дальнейшего развития торгового флота, приняли решение об улучшении подготовки командных кадров для морского транспорта. В годы войны часть морских техникумов длительное время находилась на временно оккупированной врагом территории, ее учебно-материальной базе был нанесен большой ущерб (Одесса, Ростов-на-Дону, Херсон). Распространившееся в условиях военного времени обучение командного состава морского транспорта на краткосрочных курсах имело много недостатков. Все это требовало решительного изменения системы морского образования.

5 марта 1944 года было принято знаковое постановление Государственного Комитета Обороны СССР за №5311 «О мероприятиях по подготовке командных кадров для морского флота» (далее, постановление ГКО-5311). Во исполнение постановления ГКО-5311, приказа Всесоюзного комитета по делам высшей школы при СНК СССР № 135 от 11.04.1944 г., распоряжения СНК СССР № 10732-р от 16.05.1944 г. приказами наркомморфлота № 94 от 10.03.1944 г. «О проведении мероприятий по подготовке командных кадров морского флота» и № 229 от 07.06.1944 г. «О реорганизации морских техникумов в высшие мореходные и мореходные училища» на базе морских техникумов были созданы два высших – Ленинград и Владивосток мореходных училища, вновь создано Одесское высшее мореходное училище и реорганизовано семь морских техникумов в средние мореходные училища – Архангельск, Баку, Батуми, Николаевск-на-Амуре, Одесса, Ростов-на-Дону, Херсон. Зачисленные на обучение в высшие и средние мореходные училища были переведены на полное государственное обеспечение: бесплатное питание, бесплатное обмундирование, стипендия и проживание в общежитиях (экипажах) по нормам курсантов военно-морских училищ. Обучающиеся в высших мореходных и мореходных училищах закрытого типа получили правовой статус «курсант»[11,12,13,14,15]. Третья попытка создания отдельных высших учебных заведений по подготовке кадров плавсостава морского торгового (транспортного) флота оказалась успешной. Судоводительские факультеты и обучающийся контингент студентов ЛИИВТ и ОИИВТ были переданы вновь образованным ЛВМУ и ОВМУ.

Приказом наркомморфлота № 95 от 21.02.1946 г. был установлен «День организации высших мореходных и мореходных училищ», который предписывалось праздновать ежегодно, 5 марта. В 2019 году ныне действующие морские учебные заведения – морские государственные университеты, наследники высших и средних мореходных училищ СССР, отпраздновали 75-летие со дня своего создания.

В дальнейшем, на основании распоряжения СНК СССР № 14167-р от 9.07.1944 г. и приказа наркомморфлота № 316 от 15.07.1944 г. было создано мореходное училище в г. Астрахань[16]. Также, после освобождения Прибалтики от немецко-фашистских захватчиков, распоряжением СНК СССР и приказом НКМФ СССР в 1944(5) г. были

созданы мореходные училища в г.г. Рига и Таллин. На основании распоряжения ГКО-9883 от 19.08.1945 г. «О создании мореходного училища на базе Ленинградской школы юнг», приказом НКМФ СССР от 12.09.1945 года № 390 было организовано Ленинградское мореходное училище.

После создания (1953 год) и разделения Министерства морского и речного флота СССР (1954 год), в систему учебных заведений ММФ СССР вошел Чарджоуский речной техникум (создан в 1932 году), готовивший кадры для Среднеазиатского речного пароходства, осуществлявшего заграничные перевозки по р. Аму-Дарья.

Для обеспечения кадрами судоремонтного завода, на основании постановления СМ СССР от 4 мая 1955 года № 863, приказом ММФ СССР от 22 декабря 1955 года № 502, в 1956-1957 г.г. был организован Вечерний судостроительно-судоремонтный техникум (г. Советская Гавань, Хабаровского края).

Для пополнения возрастающего морского флота Дальневосточных морей в 1969 году было выделено из состава ДВИИМУ имени адмирала Г.И. Невельского и образовано еще одно самостоятельное учебное заведение – Владивостокское мореходное училище минморфлота СССР [17].

Постановлением Совмина СССР № 328 от 30.04. 1974 г. «Об организации Новороссийского высшего инженерного морского училища» было организовано дополнительно к имеющимся еще одно высшее морское учебное заведение по подготовке кадров плавсостава для активно развивающегося Новороссийского морского пароходства[18].

С учетом опыта ВОВ, когда многие мирные торговые суда были переведены и включены в состав Военно-Морского Флота в качестве военных кораблей (судов) и выполнения командным и рядовым составом этих судов обязанностей военной службы, в соответствии с постановлением ГКО-5311 было принято решение о подготовке офицеров запаса для ВМФ в высших мореходных и мореходных училищах. Положение о военно-морской подготовке в высших мореходных училищах и мореходных училищах было утверждено в 1944 г. совместным приказом Наркомата Военно-Морского Флота и Наркомата морского флота. В соответствии с Положением в высших мореходных училищах в них были организованы военно-морские кафедры, а в мореходных училищах – военно-морские циклы. По окончании военно-морских кафедр и военно-морских циклов курсанты проходили стажировку на военных кораблях (судах) и в береговых частях ВМФ СССР и им присваивались первичные офицерские воинские звания, как правило, корабельного состава: лейтенант (высшие мореходные училища) и младший лейтенант (мореходные училища), с последующим зачислением в запас ВМФ[19]. При некоторых мореходных училищах также были созданы Отделы (кафедры) военно-морской подготовки (ЛенВМУ (ЛВИМУ), БакМУ, ОдМУ, РижМУ), которые готовили офицеров для службы на военных кораблях (судах) и в береговых частях ВМФ СССР, которые после общего сокращения Вооруженных Сил СССР были расформированы.

Распоряжением СНК СССР № 6966-р от 27.04.1945 г. (приказ наркомморфлота № 215 от 20.05.1945 г.) Одесский институт инженеров водного транспорта был переименован в Одесский институт инженеров морского флота (далее, ОИИМФ), студентам вводилась к обязательному ношению установленная для среднего командного состава форменная одежда[20].

Законом СССР от 15.03.1946 г. Народный комиссариат морского флота СССР был преобразован в Министерство морского флота СССР (далее, минморфлот). В ноябре 1948 г. минморфлоту были переданы из системы Государственных трудовых резервов школы мореходного обучения (ШМО), одновременно переименованные в мореходные школы (далее, МШ), готовившие кадры рядового плавсостава: матросы; мотористы; электрики; водолазы и др. До 1957 г. они находились в непосредственном ведении Отдела учебных заведений ММФ СССР, а в 1957 г. будут переданы на балансы морских пароходств, также находящихся в ведении ММФ (13 по состоянию на 1957 г.). МШ просуществуют до декабря 1991 г., а далее и их захлестнет волна преобразований и сокращений современной рыночной России[21].

В 1953 г. минморфлот, Министерство речного флота СССР и Главное управление Северного морского пути при СМ СССР (далее, ГУСМП) были объединены в одно министерство – Министерство морского и речного флота СССР, которое в 1954 г. вновь

разделилось на самостоятельные министерства морского и речного флота (далее, минморречфлот). На основании этого, постановлением Совета Министров СССР от 29.05.1954 г., и приказом минморречфлота от 01.06. 1954 г. Высшее арктическое морское училище имени адмирала С.О. Макарова, ранее находившееся в ведении ГУСМП и Ленинградское высшее мореходное училище минморфлота были объединены в Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова. Ленинградское арктическое училище ГУСМП (ранее Школа связи и гидрометеорологии ГУСМП), также вошло в систему учебных заведений минморфлота[22].

Подготовку кадров высшего управленческого звена для морского транспорта с 1949 года по 1956 г.г. осуществлялась в Академии морского флота Министерства морского флота СССР. Располагалась она в г. Ленинград, Смоленский пр-т, 26. Подготовка кадров высшего звена управления центрального аппарата ММФ СССР; пароходств; портов и предприятий, подчинявшихся ММФ СССР велась в течение 2-ух лет. Академия имела в своем составе 2 факультета: эксплуатационный – готовил высший комсостав для флота и портов и промышленный – готовил высший комсостав для промышленных предприятий (ССЗ и СРЗ и др.). Принимались работники морского флота не старше 45 лет, имеющие законченное высшее образование и стаж руководящей работы в системе министерства морского флота или Главсевморпути не менее 5 лет. Слушателям, окончившим академию, выдавался аттестат. В 1953 Академия морского флота была объединена с Академией речного флота, но с 1955 года (после разделения Министерства морского и речного флота на ММФ и МРФ) возобновила свою деятельность автономно. В 1956 была упразднена на основании постановления Совета Министров СССР № 1218 от 31.08.1956. С 1978 года кадры высшего управленческого звена для морского транспорта готовились в Академии народного хозяйства при СМ СССР (была образована на основании постановления ЦК КПСС и СМ СССР № 908 от 10 октября 1977 года, в настоящее время – Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ).

В 1958 г. Владивостокское высшее мореходное училище получило наименование – Владивостокское высшее инженерное морское училище, а Одесское высшее мореходное училище – Одесское высшее инженерное морское училище. В 1965 г. Владивостокское высшее инженерное морское училище получило наименование – Дальневосточное высшее инженерное морское училище имени адмирала Г.И. Невельского.

Следует отметить, что к концу 1991 года в системе учебных заведений минморфлота и Государственного комитета СССР по профессионально-техническому образованию осуществляли образовательную деятельность в сфере подготовки плавательных составов морских судов и берегового состава для морского транспорта: 5 высших учебных заведений (ГМА имени С.О. Макарова, ДВГМА, ОГМА, НВИМУ, ОИИМФ); 14 средних специальных учебных заведений (11 мореходных училищ, Ленинградское арктическое училище, Чарджоуский речной техникум и Совгаванский вечерний судостроительно-судоремонтный техникум); 15 школ мореходного обучения, находившихся в ведении морских пароходств и 16 ПТУ и ТУ, находившихся в ведении Государственного Комитета СССР по профессионально-техническому образованию [23,24].

Историко-правовой аспект системы мореходного образования в СССР закончился с 01.01.1992 г., в связи с изданием приказа минморфлота № 75 от 04.12.1991 г. «Об упразднении министерства морского флота СССР», после провозглашения независимости Россией 12.06.1991 г.

Краткий вывод: на всем протяжении 240-летней истории с момента зарождения и своего дальнейшего развития система подготовки кадров для морской транспортной инфраструктуры Российской империи, РСФСР и СССР в предназначенных для этого морских учебных заведениях претерпела значительные изменения, выразившиеся в количественных и качественных параметрах. На прочный правовой фундамент торгово-мореходного образования, заложенный в Российской империи, было настроено добротное здание обучения мореходному делу в советский период. Основные выработанные традиции (например, введение и соблюдение Правил ношения форменной одежды и др.), умноженные на новые принципы и идеи организации и управления,

созданы и продолжают развиваться в современный период дальнейшего развития системы морского транспортного образования России, но уже в другом виде и в другом качестве.

Пристатейный библиографический список:

1. Бурсин К.М., Попов Г.П. Старейшее мореходное (краткий очерк Архангельского мореходного училища). Северо-Западное книжное издательство, 1976.
2. Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. Авторский коллектив. Москва, «СОГЛАСИЕ», 1995.
3. Барбашев Н.И. К истории мореходного образования в России. Изд-во Академии Наук СССР, Москва, 1959.
4. Алекумов В.М. «Мореходным классам - быть!..» Ростов-на-Дону: МП КНИГА». 2002.
5. Бордученко Ю.Л. Мореходное образование в России.1867-1919 г.г. Автореферат диссертации на соискание ученой степени к.и.н., 2002//dslib.ru
6. Ивановский А. В. Ростовский-на-Дону политехникум водного транспорта // Донской временник. Год 2016-й / Дон. гос. публ. б-ка. Ростов-на-Дону, 2015. Вып. 24. С. 64-67. URL: http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/m14/1/art.aspx?art_id=1437
7. Советский речной транспорт. 1917-1941. М.: «Мысль», 1987.
8. Справочник для поступающих в морские техникумы. Госмориздат. Москва. 1940.
9. Справочник для поступающих в школы юнг наркомморфлота СССР. Издательство «Морской транспорт», Москва-1945.
10. Королюк В.П. Развитие морского образования в Николаевске-на-Амуре.1855—1949 гг.//cyberleninka.ru
11. Справочник для поступающих в мореходные училища наркомморфлота СССР. Издательство «Морской транспорт», Москва -1944.
12. От мореходных классов до морской академии (к 125 - ти летию Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова). Санкт-Петербург, «Историческая иллюстрация», 2001.
13. Морские судьбы начинаются здесь...(к 110-ти летию морского образования в Приморье). Владивосток, 2000.
14. Одесская национальная морская академия. Страницы истории (к 60-ти летию Одесской национальной морской академии). Одесса, Астропринт, 2004.
15. Российский государственный архив экономики. Фонд 8045.
16. Колесников В.И. Из истории морского образования в Астрахани (к 60-ти летию мореходного училища - морского колледжа и 128-летию морского образования в Астрахани). ООО «Типография «Нова»», 2004.
17. Сайт Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского//msun.ru
18. Морская государственная академия имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, Новороссийск, 2005.
19. Калужный Р.Г. К вопросу о подготовке состава запаса ВМФ в высших учебных заведениях гражданских наркоматов 1944-1945 г.г.// Интернет-журнал «МУНДИР», выпуск 17.
20. Одесский национальный морской университет – 80. Том 1. Изд-во «Логос Украина», 2010.
21. Макаров И.В, Корж С.М. Морские профессии - М.: Транспорт, 1982.
22. Сайт Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова//gumrf.ru
23. Справочник для поступающих в высшие учебные заведения СССР в 1988 году. Москва «Высшая школа», 1988.
24. Справочник для поступающих в средние специальные учебные заведения СССР в 1990 году. Москва «Высшая школа», 1990.

Для цитирования: Скрынник А.М. Система морского транспортного образования в российской империи и СССР: краткий историко-правовой аспект // Океанский менеджмент. №3(8). 2020. С. 38-45

Цветкова Ю.С.

Старший преподаватель

Кафедры международного и морского права

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

АКТУАЛИЗАЦИЯ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОРСКИХ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ

Аннотация: В настоящей статье автор анализирует проблему спасательных операций в туристическом сегменте высоких широт. Рассмотрены ключевые проблемные моменты, связанные со спасением людей и проанализированы мнения ученых касательно классификации арктических рисков.

Ключевые слова: Арктика, арктический туризм, морские спасательные операции.

UPDATING OF LEGAL SUPPORT FOR MARINE RESCUE OPERATIONS IN ARCTIC

Annotation: In this article, the author analyzes the problem of rescue operations in the Arctic tourist segment. The key problem points related to the rescue of people are considered and the opinions of scientists regarding the classification of Arctic risks are analyzed.

Keywords: Arctic, arctic tourism, crash rescue.

Основными проблемами правового регулирования полярного туризма и морской рекреационной деятельности является отсутствие единой системы норм, а также отсутствие выделения арктического туризма в отдельную категорию. Таким образом, к арктическому туризму применяются общие нормы и стандарты, которые не учитывают специфику региона и возможные последствия возникновения там чрезвычайных ситуаций.

Одним из самых сложных вопросов в организации морских арктических круизов является организация спасательных операций. По мнению Шепелина Г.И., арктические риски можно классифицировать следующим образом:

1. Риски, связанные с навигацией: длительность и сложность маршрутов, удаленность от портов, сложные навигационные условия, лед, туманы, затрудненная связь, использование судов преимущественно без ледового класса.

2. Риски, связанные с безопасностью.

3. Риски, связанные с судоремонтом в Арктике. Критичные северные условия в Арктике существенно усложняют проведение ремонтных операций.

Шепелин Г.И. указывает, что «проблемность страхования за Полярным кругом в том, что имеются зоны с повышенными степенями риска. И на практике страховые компании вводят непропорционально высокие поправочные коэффициенты, достигающие 300%, чтоб получить дополнительные премии¹».

Аномальные погодные явления в Арктике нарушают транспортные связи и, как следствие, снижают качество и доступность медицинской помощи. В условиях, когда воздушная связь с небольшими населёнными пунктами во многих районах нерегулярна, каждую осень и весну население на длительное время оказывается изолированным. Это вызвано тем, что в воде слишком много льда, чтобы плыть на лодке, но недостаточно для того, чтобы ехать на собачей упряжке или на снегоходе. Единственным способом оказания не только экстренной медицинской помощи, но и вообще медицинской помощи во многих районах арктической зоны остаётся санитарная авиация².

При этом, воспользоваться полисом ОМС в регионе, отличным от региона получения полиса, можно только в пределах Базовой программы – санитарная авиация в данный перечень медицинских услуг не входит³.

¹ Шепелин Г. И. Проблемы и перспективы морского страхования на Северном морском пути // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2016. Т. 7. № 3. С. 27–32.

² Интервью с Чашиним М.В. «В арктической зоне России сейчас начата реализация самых амбициозных проектов за всю историю человечества» от 16.02.2017 / The Arctic: [Электронный ресурс: <http://ru.arctic.ru/analytic/20170216/553337.html>] Дата обращения 14.03.2019]

³ Ст. 35 ФЗ "Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации" от 29.11.2010 N 326-ФЗ (последняя редакция)

По данным, озвученным в рамках форума «Арктика — территория диалога»¹, в настоящее время в 113 арктических населённых пунктах российской арктической зоны проживает от 1 до 100 человек, медицинскую помощь они могут запросить по мобильной или спутниковой связи. Данная информация позволяет сделать выводы о высоком уровне сложности оказания оперативной медицинской помощи. Министр здравоохранения РФ Скворцова В.И. указала, что «28 населённых пунктов Арктики требуют обновления медицинской инфраструктуры», а также, что «с 2017 года будем реализовывать специальную программу по развитию санитарной авиации, и в шести из восьми арктических регионов в этом году будет расширен парк санитарных вертолётов»².

Таким образом, можно сделать вывод о том, что оказание экстренной медицинской помощи в Арктическом регионе не покрывается полисом Обязательного медицинского страхования, так как предполагает применение именно санитарно-авиационной эвакуации.

Таким образом, на сегодняшний день ни одно ведомство в России не имеет по своему профилю каких-либо документов, регламентирующих порядок осуществления страхования в Арктической зоне, содержащих перечень опасностей, угрожающих жизни и здоровью туристов в регионе, не сформирован перечень страховых случаев для туристов в Арктике и акватории СМП, нет необходимой правовой базы. Оформление туристической страховки при осуществлении внутреннего арктического туризма не является обязательным.

Вопрос оказания медицинской помощи туристам в Арктике урегулирован очень слабо, как на международном уровне, так и в российском законодательстве. Существующие международные нормы посвящены, в основном, оказанию медицинской помощи морякам. Работники морских профессий находятся под защитой международной Конвенции №56 «О медицинском страховании моряков по болезни»³. Правовое регулирование оказания медицинской помощи туристам ограничивается отсылками к страховому праву, или же общими рекомендациями Всемирной организации здравоохранения.

И все же, самой главной проблемой при организации туристических поездок в Арктику остается спасение людей, терпящих бедствие. Организация арктических круизов требует особого внимания по обеспечению безопасности всех участников этих рейсов, проходящих, как правило, в сложных метеорологических и ледовых условиях. Важными в данном аспекте являются обновление ледокольного парка, обновление инфраструктуры портов, создание налаженной системы поиска и спасания судов и людей, терпящих бедствие. Отсутствие четко налаженной и быстро работающей системы спасания людей и судов существенно затрудняет развитие арктического туризма в частности, и всего Арктического региона в целом. Это также приводит к значительному удорожанию стоимости страхования, как судов, так и туристов. Тяжелые климатические условия и труднодоступность региона обуславливают повышенный уровень опасности для жизни и здоровья потенциальных туристов, что не способствует развитию туризма в Арктической зоне. В настоящее время существующая в Арктике инфраструктура не имеет ни достаточной материально-технической базы, ни достаточных по численности кадровых ресурсов, ни технических средств для того, чтобы в кратчайшие сроки вытащить из ледяной воды большое количество человек.

В настоящее время в Арктике для обеспечения поисковых и аварийно-спасательных работ в Арктике РФ организовано несение аварийно-спасательной готовности силами и средствами подведомственных Минтрансу бассейновых аварийно-спасательных управлений.

Морские спасательно-координационные центры (МСКЦ) и подцентры (МСПЦ) в Мурманске, Архангельске и Тикси выполняют в Арктике задачи, вытекающие из обязательств Российской Федерации, по Конвенции 1979 года о координации надлежащего поиска и спасания людей, терпящих бедствие в поисково-спасательных

¹ Материалы Международного арктического форума «Арктика – территория диалога», 29-30 марта 2017 г. <http://forumarctica.ru/> [Электронный ресурс: дата обращения 10.02.2019]

² Там же.

³ Конвенция N 56 Международной организации труда "О страховании моряков по болезни" (Заключена в г. Женеве 24.10.1936) (с изм. от 23.02.2006)

районах РФ, а также ведется международное сотрудничество со спасательными службами других приарктических государств. Однако, учитывая протяженность арктической территории и тяжелые погодные условия, этих мер недостаточно для обеспечения высокого уровня безопасности.

Как показывает опыт проведения поисково-спасательных операций, при существующем расстоянии мест дислокации комплексных аварийно-спасательных и морских спасательных центров от вероятных мест аварий морских объектов спасение людей при помощи водоизмещающих судов ледокольного типа не всегда возможно.

В спасательных операциях также принимает участие авиация – одним из основных используемых средств спасения являются вертолеты. Однако их возможности ограничены отсутствием станций дозаправки. Акватория Северного морского пути является весьма обширной территорией, и целый ряд районов находится вне зоны действия его дежурных вертолетов по дальности полета¹. Так, российский вертолет МИ-8, имеет эффективную дальность полета до места происшествия довольно небольшую – 350 км, что, конечно, в масштабах арктической зоны – величина небольшая.

Даже авиapolёты, казалось бы, в хорошо освоенных арктических регионах таят в себе немало рисков. Так, показательным примером может стать крушение самолета при заходе на посадку в аэропорту города Резолют Бэй на севере Канады в 2011 г., вызванное плохими погодными условиями и стоившее 12 жизней, местная ПСС оказалась далеко не на высоте, и, если бы не самоотверженные действия добровольцев, количество жертв было бы ещё большим².

Таким образом, можно сделать вывод о том, что для активного развития полярного туризма необходимо, в первую очередь, решить вопрос с обеспечением морских спасательных операций в данном регионе, и надлежащим образом проработать соответствующую нормативную базу.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция № 56 Международной организации труда «О страховании моряков по болезни» (Заключена в г. Женеве 24.10.1936) (с изм. от 23.02.2006) // БД Консультант
2. ФЗ «Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации» от 29.11.2010 N 326-ФЗ (последняя редакция) // БД Консультант
3. Шепелин Г. И. Проблемы и перспективы морского страхования на Северном морском пути // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2016. Т. 7. № 3. С. 27–32.
4. Интервью с Чашиным М.В. «В арктической зоне России сейчас начата реализация самых амбициозных проектов за всю историю человечества» от 16.02.2017 / The Arctic: [Электронный ресурс: <http://ru.arctic.ru/analitic/20170216/553337.html> Дата обращения 14.03.2019].
5. Материалы Международного арктического форума «Арктика – территория диалога», 29-30 марта 2017 г. <http://forumarctica.ru/> [Электронный ресурс: дата обращения 10.02.2019].

Для цитирования: Цветкова Ю.С. Актуализация правового обеспечения морских спасательных операций в высоких широтах // Океанский менеджмент. №3(8). 2020. С. 46-48



¹ Фисенко А.И. Риски организации судоходства в Арктике по Северному морскому пути // ТДР. 2015. №6. С.260-262

² Кобышев В.Н., Сергунин А.А. Сотрудничество приарктических государств в области предотвращения чрезвычайных ситуаций и поисково-спасательных работ: проблемы и перспективы // Арктика и Север. 2014. №5

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

От редакции: Тема и название этой статьи были определены организаторами семинара «*The Second Scientific Seminar on 'Environmental and Maritime Security for the Blue South China Sea' 10-12 October 2016, Hai Phong City, Viet Nam*», но она не была включена в опубликованные материалы семинара. Спустя три года тема становится еще более актуальной и автор в 2019 году публикует ее на ресурсе ACADIMIA.

Мы благодарим **Альберто Энкомиенда** (Alberto A. Encomienda) за разрешение на публикацию статьи на страницах журнала.

Alberto A. Encomienda¹

PROPOSED SOLUTIONS TO MAINTAIN NAVIGATION FREEDOM IN THE SOUTH CHINA SEA AFTER THE HAGUE PCA RULING**The South China Sea maritime setting, and the disputes situation**

... a preface and introduction

As a survey of the topics for this Seminar would indicate, the overall subject coverage straddles what are termed geo-political and geo-economic aspects of the South China Sea disputes situation, and in light of the 12 July 2016 ruling of the Permanent Court of Arbitration at the The Hague (hereinafter referred to as The Hague PCA). The geo-political aspects carries sovereignty implications, while the geo-economic aspects refers to sovereign rights to explore and exploit marine and seabed resources, whether living or non-living. In both sovereignty and sovereign rights aspects, however, the South China Sea dispute situation is colored by legal definitions under the UNCLOS in what otherwise are plain scientific classification of marine geological features. The “unilateral compulsory arbitration” case adjudicated by The Hague PCA as submitted to it by the Philippines, is in regard to sovereign rights.

In its ruling, The Hague PCA resorted to defining specific geological features comprising the Spratly archipelago, all of which are subject of overlapping and cross-cutting maritime jurisdictional claims, based on inputs from marine geologists, scientists and other experts. After arriving at its determination of specific marine geological features, whether islands, rocks, low-tide elevations (LTEs), etc., the ruling thereafter attributes jurisdictional entitlements to those marine geological features in accordance with UNCLOS provisions e.g. whether or not a particular marine geological feature is entitled only to a territorial sea or, additionally, an Exclusive Economic Zone (EEZ), or whether they can at any instance be subject of appropriation by any State.

The Hague PCA ruling is premised on the above main proposition. To reiterate, The Hague PCA, in resolving the sovereign rights issue subject of the “unilateral compulsory arbitration”, proceeded to identify and classify the marine geological features comprising the Spratly archipelago, and attribute jurisdictional entitlements to each marine geological feature as provided for under the UNCLOS. It is through a legal/scientific determination of marine geological features that the Philippines framed its sovereign rights claims in the Spratly archipelago through a “unilateral compulsory arbitration” before The Hague PCA, invoking Article 287, Annex VII of the 1982 United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS). In an anticipated way, this approach would furthermore result in “indirectly” invalidating the “nine-dash line” of China. It would be useful to remind that The Hague PCA “compulsory unilateral arbitration” case filed by the Philippines is only as against China and does not involve the other claimant countries.

The above overall subject coverage of this Seminar have to be highlighted at the outset inasmuch as, while the twin geo-political and geo-economic aspects are normally subsumed

¹ A retired career Foreign Service Officer of the Republic of the Philippines served as his country's Ambassador to Greece, Malaysia and Singapore. His career specialization is Oceans Law and Policy with LLM degrees from the University of London and Columbia University. The last decade of his diplomatic career was focused on the Philippines' maritime concerns as an archipelagic State. He headed the then Maritime and Ocean Affairs Center (MOAC) in the Department of Foreign Affairs until 2008. He is presently engaged in NGO Track 1½ work as Executive Director of balikBALANGAY, Inc.

each within the other in regard to territorial and maritime jurisdictional issues among coastal States, the South China Sea situation is unusual on account of a five-way overlapping sovereignty/sovereign rights claims among regional States (or six-way to include a political “entity”, Taiwan), complicated further with subjective characterizations in regard to specific marine geological features. Moreover, in separately addressing the geo-economic or sovereign rights aspects, which is the approach and direction of the Philippines submission before The Hague PCA, no resolution can be arrived at unless it is treated separately from the geo-political aspects that involves sovereignty. What otherwise are related issues of sovereignty and sovereign rights for coastal States, in the terminology used in the deliberations of the The Hague PCA in the South China Sea “unilateral compulsory arbitration” case, would have to be “bifurcated”; or what the Philippines refers to as a “two-track approach”. Said another way, the sovereignty and sovereign rights aspects in the “unilateral compulsory arbitration” case before The Hague PCA must be separately pursued, and the specific focus of the Philippines submission is in regard only to the sovereign rights aspect.

As indicated, this direction and the anticipated favorable ruling on the Philippines submissions is also expectedly to indirectly invalidate the “nine-dash line” of China which, on the face of it, is a sovereignty issue.

It is another question, however, whether a “bifurcation” approach is indeed a constructive direction and eventually practicable or “enforceable” as between all five (5) claimant States in the South China Sea disputes situation. Nevertheless, the same “bifurcation” approach above described would need to be resorted to in this paper to serve the “Blue South China Sea” geoeconomic theme of this Seminar. Such a “bifurcation” is necessary as the geopolitical aspects i.e. sovereignty issues is not susceptible of a neat resolution acceptable to all five claimant States, and an impediment to a proper discussion relating to “environmental and maritime security for a Blue South China Sea”. Moreover, a separate treatment of the geo-economic aspects of the South China Sea disputes, also referred to as non-traditional maritime security concerns, could expectedly result in a reduction of tensions in the region, and contribute towards a peaceful resolution of the overall disputes situation through regional cooperation that it would engender. A *modus vivendi* on the geo-economic aspects i.e. sovereign rights, is easier to attain and can be implemented immediately outside of the sovereignty/geo-political issues, granted the existence of good faith and goodwill among all the concerned States. And this is without prejudice to any settlement related to the sovereignty issues which, to borrow from current terminology usage in multilateral ocean governance cooperation e.g. the Biodiversity Beyond National Jurisdictions (BBNJ), would be in a “parked” mode in the meantime.

A “bifurcation”, or separate treatment of the geo-political and geo-economic issues, would be the only practical and constructive way to proceed inasmuch as progress in the geo-economic aspects i.e. cooperation for the conservation and management of marine resources and environment, apart from having assumed a separate bunch of issues under the “unilateral compulsory arbitration” case, can definitely alleviate tensions generated in the geo-political sphere, as already said. This, irregardless of any subjective interpretation of The Hague PCA ruling. Indeed, judging from the initial contacts between China and the Philippines in the immediate aftermath of The Hague PCA ruling, a bifurcation approach is what may be shaping up on the ground. China has not accepted arbitration nor any results of the “unilateral compulsory arbitration” process invoking the UNCLOS. It has indicated to the Philippines side, however, even

prior to The Hague PCA ruling, a readiness to consider any form of constructive bilateral cooperation outside of the arbitral ruling (such as fisheries and marine resources, which carry implications of food security for the region), a proposition to which the Philippines is said to be receptive. Recently, there are clear signs that the drafting exercise for the ASEAN-China Code of Conduct for the South China Sea is also headed towards this direction, what China calls “practical cooperation”.

Scoping regional disputes situation

The South China Sea disputes is the embodiment of the millennial political/geopolitical competition in maritime Asia, complicated under an UNCLOS framework with regional

gloeconomic implications among five (5) riparian States surrounding an enclosed/semi-enclosed sea. As premised by the Organizing Committee of this Seminar, “(t)he South China Sea (Bien Dong Sea) takes an important role in the global and regional geo-politics and geo-economics”. Since the turn of the millennium Y2K when the intertwined issues were “internationalized”, the South China Sea disputes and controversies have generated a series of international conferences at Tracks 1, 1.5 and 2 levels in the search for a peaceful resolution to the conflict situation, or at least to contribute towards alleviating regional tensions. This earlier treatment on the subject of the South China Sea disputes have had substantial all-around coverage especially in its geo-economic aspects, which may still be relevant and important in a post-The Hague PCA ruling, and thus may be useful to revisit in plotting a fresh approach beyond the ruling. The Informal Workshop on Managing Potential Conflicts in the South China Sea (MPC-SCS) sponsored by Indonesia would be an appropriate model and template. Indeed, so as not to reinvent the wheel, so to say, it might be constructive to establish a link and continuity with the Informal Workshop, even tantamount to a co-optation.

As indicated for this Second Scientific Seminar on the “**Environmental and Maritime Security for the Blue South China Sea**”, the starting point for discussion is the 12 July 2016 ruling of The Hague PCA on the South China Sea “unilateral compulsory arbitration” case. It was loudly touted by the Philippines as a “clean sweep” in its favor, with impacts on geo-political and geo-economic aspects regionally and internationally. The more specifically defined subject coverage for this Seminar, however, focusses on “challenges on marine environment, on aviation and navigation freedom in the SCS relating to human behaviors . . .”. The Organizing Committee of the Seminar, reflecting what may be seen as changed paradigms brought about by The Hague PCA ruling, and addressing new circumstances and challenges to the marine environment due to human activities, adds a further element thus: “especially, the rise of tensions in relation with the Chinese irrational sovereignty claims of the ‘U-shaped lines’ and their unilateral actions have brought about the increasing risks on environmental, aviation and navigation security in the Sea”. This mainly has reference to China’s large-scale reclamation projects. In fairness to China, however, all claimant States between themselves and at the same time, have in varying degrees undertaken massive destruction inimical to the marine environment.

On the political/geopolitical aspect, the principal issues in the South China Sea disputes situation would involve sovereignty, artificially inseminated with freedom of navigation concerns. This not what the Philippines submission is about, nor was it within the competence of The Hague PCA. Geopolitical and sovereignty aspects therefore is outside the ambit of this Conference, and this paper. In bringing the “unilateral compulsory arbitration” case against China before The Hague PCA, the Philippines chose to pursue the resolution of sovereign rights issues first and separately, and to leave out the sovereignty issues for later resolution which it sees to “logically” follow. The Philippines submission and the anticipated favorable The Hague PCA ruling is also expectedly to result in invalidating the nine-dash line of China. In another vein, the focus on the geo-economic aspect of the conflict situation is said to impact on international and regional trade inasmuch as any threat to freedom of navigation would impede international and regional economic integration; not overlooking the fact that regional economic integration has political/geo-political undertones. Freedom of navigation is also seen to play into the gloeconomic aspects in regard to commercial vessels. As shall be seen later, and in keeping with the direction of this Seminar towards the protection and conservation of the marine environment, freedom of navigation and ship movements will not be hampered for as long as the marine environment is not compromised.

Freedom of Navigation in the South China Sea . . . an extraneous issue; the factual current situation

As aforestated and repeatedly, The Hague PCA ruling is in regard to sovereign rights and does not cover sovereignty issues. In other words, it dwells only on the geo-economic aspects of the disputes situation, and associated ocean governance concerns. The subject of this paper under the topic “Maritime and Aviation Security in the South China Sea after the Hague Awards” (Programme, Session 2), is about “Proposed Solutions to maintain navigation freedoms in the South China Sea after The Hague PCA ruling”.

For a clearer assessment of the overall regional threat scenario currently obtaining in the South China Sea, it must be accepted *a priori* that, in regard to freedom of navigation, this has never been disrupted since the early beginnings of the South China Sea conflict situation. It remains an anticipatory threat that is nevertheless being actively and preemptively countered by extra-regional major Powers led by the United States of America through Freedom of Navigation Operations (FONOPs). Violations of freedom of navigation, or threats thereto, is not a fact on the ground, so to say, at this time post-The Hague PCA ruling. This is especially so in regard to regional and international seaborne traffic which is among the busiest in the world.

There was no disruption to the exercise of the right of innocent passage and freedom of navigation in the South China Sea maritime region despite the rather provocative FONOPs conducted by the United States involving aircraft carriers and heavy bombers. At this very moment three (3) months after The Hague PCA ruling, freedom of navigation for trading vessels and naval or public vessels have not been disturbed, and there have been no recurrence of FONOPs by foreign naval elements in this early aftermath of the ruling. Moreover, the loud noises flagging the issue have quieted down except for an Obama outburst on the occasion of the 2016 G-20 and ASEAN Summits in Laos. It is if The Hague PCA ruling on sovereign rights in the South China Sea have all of a sudden removed the “threat” to freedom of navigation. What bears watching especially in the wake of the The Hague PCA ruling which is not accepted by China, is an anticipated magnified threat to the marine environment and resources due to resulting intensified assertion activities or behaviors expected among concerned Parties in the dispute situation. The challenge to the marine environment would continue for the simple reason that The Hague PCA ruling in favor of the Philippines has not in any manner or measure dissipated regional tensions.

A survey of the Table of Contents of **The South China Sea Arbitration Award of 12 July 2016**, does not indicate that freedom of navigation was part of the deliberations of The Hague PCA tribunal. Neither was it included among the submissions in the “unilateral compulsory arbitration” brought by the Philippines against China. Freedom of navigation in the context of The Hague PCA ruling is being examined in this Seminar on account of extraneous influences on the conflict situation introduced by extra-regional major Powers and adopted by the Philippines, and projected into the “nine-dash” line narrative. It is given cognizance by the Organizers of this Conference because it has become an integral part of the disputes narrative and heightened tensions. Otherwise, as earlier posited, it is not a fact on the ground, and it is an issue before The Hague PCA “unilateral compulsory arbitration”. It is a contrived issue insinuated into the disputes narrative and implicitly acknowledged by its omission in The Hague PCA ruling. It would nevertheless be relevant to examine its current treatment under international law including the UNCLOS, and relevance to the conflict situation in the South China Sea except otherwise as a threat element to the marine environment in an unbridled and “pro-active” activity.

The principle of **FREEDOM OF NAVIGATION . . . never an absolute right . . . never an issue in the South China Sea**

The International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) has published a Statement by Rudiger Wolfrum as President of ITLOS entitled “Freedom of Navigation: New Challenges”. Judge Wolfrum, a former President of ITLOS, is a member of The Hague PCA tribunal on the South China Sea “unilateral compulsory arbitration” case. The Statement, while not directly connected to the ruling itself, is a learned and authoritative discourse and treatise on the subject of freedom of navigation that must be a compelled reading for a backgrounder on this extraneous issue in the context of The Hague PCA ruling. At the very outset, the **Statement** (at page 1) concedes that coastal States, whether unilaterally, bilaterally or multilaterally, can impose limitations to the exercise of the freedom of navigation; that the UNCLOS itself in specified cases allows such limitations. Moreover, as part of modern protective measures for the preservation of the marine environment and resources, such limitations on freedom of navigation can be instituted not just in the territorial sea, but projected to the Exclusive Economic Zone (EEZ) which otherwise are high seas. In other words, in the view of Judge Wolfrum, as the then ITLOS President, freedom of navigation is not an absolute right or immutable principle.

Pursuing the above proposition, it can indeed be argued that in these modern times, freedom of navigation is not even a general rule, not especially under the UNCLOS, but subject to qualifications and exceptional arrangements to manage the free movement of ships for the protection and preservation of the marine environment and other coastal State concerns. It necessarily follows particularly so in the maritime setting of enclosed/semi-enclosed seas that is accorded a special regime under the UNCLOS at Part IX. The **Statement** proceeds: “(i)t is impossible to go through all the challenges faced by or limitations placed on the freedom of movements of ships”. It cites two examples out of many such possible exceptions, one of which is environmental considerations. This is expanded upon at Chapter III of the **Statement** entitled “**Measures to enhance the safety of navigation and protect the marine environment**”. In other words, the characteristic features of the sea determines limitations on freedom of navigation that can be imposed by riparian States in the territorial sea, and even immediately beyond. The aforementioned Chapter III of the **Statement** can be taken into account for application in the specific situation of the South China Sea as an enclosed/semi-enclosed sea. It is on this premise that this paper proceeds in regard to challenges to the marine environment in relation to limitations on freedom of navigation, in the wake of The Hague PCA ruling in the South China Sea “unilateral compulsory arbitration” case.

The **Statement** is a general treatment of the principle of freedom of navigation that implicitly highlights complex marine geological/geomorphological situations as in the case of the South China Sea. The highly exceptional and extremely complex nature of the marine geological/geomorphological make-up of the South China Sea and the surrounding sea areas beyond, renders it impossible to define freedom of navigation as related to maritime jurisdictional issues; and this is so demonstrated in an article entitled: “The Truth About US Freedom of Navigation Patrols in the South China Sea” which is also compelled reading. Moreover, the South China Sea hosts among the most delicate marine biodiversity in the world that puts the **Great Barrier Reef** and **Torres Straits** into pale comparison. An all-important consideration in the context of the South China Sea is that limitations to ship movements taking into consideration environmental concerns inevitably have to be principally addressed multilaterally among the five (5) claimant States with overlapping and varying maritime jurisdictional claims.

As already said, curtailment or limitations on freedom of navigation is compelled on account of environmental considerations, and safety and security of navigation; factors that are highlighted as among major concerns underpinning the Philippines submission in The Hague PCA “unilateral compulsory arbitration” case. It is important to have a clear fix on the nature of the exercise of the principle of freedom of navigation as an “issue” in the context of the South China Sea disputes inasmuch as it has contributed to raising regional tensions and hyped to the very eve of the promulgation of The Hague PCA ruling. To reiterate, there has been no curtailment of the exercise of the principle of freedom of navigation in the context of the South China Sea disputes situation, despite strong denunciations and declarations by the United States and allies. It is a repeated declaration at all levels of various agencies of the Government of the United States of America, especially the military and all the way to President Obama. In his latest reiteration in “Remarks” to the People of Laos on 06 September 2016, President Obama said: “And across the region, including in the East and South China Seas, the United States will continue to fly and sail and operate wherever international law allows, and support the right of all countries to do the same.” Insisting on guarantees on freedom of navigation in the South China Sea in light of The Hague PCA ruling would be like “pushing an open door”, as the saying goes; it continues unimpeded and unhampered and no need for guarantees in any form or manner. What needs guarantees is the conservation and protection of the marine environment and resources.

For the purposes of this paper, freedom of navigation will be removed as a political/geopolitical issue from the main narrative which is on marine environmental protection. After all, freedom of navigation is a core regional interest for ASEAN-China and the countries of the Central Indo-Pacific. The issue is in regard to the rights, duties, and obligations of States bordering the South China Sea, among themselves and against the world, for the protection and conservation of the oceans while regulating freedom of navigation.

The exercise of **Freedom of navigation . . . a “pivot” towards the marine environment**

It would have been useful to begin this narrative on freedom of navigation with a definition of the term, but there seems to be no proper or complete definition. The term seems to have acquired an “understood” meaning as a principle of customary international law that allows ships to go anywhere, anytime when in waters deemed to be “high seas”; and even within territorial seas of another State in exercise of the right of innocent passage. However, the context of this Seminar on a “Blue South China Sea” with a focus on the marine environment, freedom of navigation must be seen as a geo-economic/ocean governance common concern among the five (5) riparian States of the South China Sea impacting on maritime safety, security and good order of the regional sea and beyond. The exercise of freedom of navigation must be conducted within ocean governance parameters and not as an absolute right nor a political/geopolitical issue. Safety and security of navigation, including the exercise of freedom of navigation must be insulated from geopolitical undertones and must only refer to technical aspects of shipping safety and security of navigation, and the application of pure science for the protection of the marine environment and in combatting threats arising from human activities. Confidently, once a cooperative regional mechanism is established for safety and security of navigation in the South China Sea as non-traditional maritime security measures, the matter of freedom of navigation will resolve itself. The exercise of the right of freedom of navigation in the South China Sea would be conditioned to the observance of rules and regulations to protect the marine environment and resources, including IMO protocols. In other words, freedom of navigation will never be disturbed, but only subjected to a balancing element of constraints for the protection and conservation of the marine environment, resources and biodiversity in the South China Sea concomitant to food security; a geo-economic non-traditional maritime security and a regional core interest.

A cooperative regional ocean governance scheme to manage freedom of navigation in the South China Sea

In the marine geological/geomorphological configuration of the South China Sea, the threat scenario due to human activities concerns the marine environment and resources, and not at all in anyway related to threats or anticipated violations or curtailments to freedom of navigation. The marine environment and resources have always been the primary concern in the South China Sea as an enclosed/semi-enclosed sea, rules-based under the UNCLOS. The traditional concerns in regard to human activities had to do with commercial shipping, illegal and unregulated fishing, and pollution of the marine environment. (A later and more recent concern is in regard to human activities as a general proposition impacting on climate change and its effects on the marine environment and resources.) Another category of human activities in addition to those aforementioned have in the meantime been added to the South China Sea regional threat scenario. These are related to the political/geo-political competition between regional States among themselves, and the active interventions of extra-regional States in the guise of safeguarding freedom of navigation and the rule of law.

In other words, while there have not been overt constraints to freedom of navigation in the South China Sea in the immediate aftermath of The Hague PCA ruling, there are new added threats posed by human activities relating to the massive man-made alterations of the geological/geomorphological characteristics of the South China Sea that have presented intensified threats to the marine environment. The proposition here is that traditional protective and conservation measures, especially an enhanced protection mechanisms under UNCLOS Part IX, must be immediately instituted and actively pursued in the South China Sea. Human activities including shipping must conform to ocean governance protective mechanisms. In the context of the South China Sea as an enclosed/semi-enclosed sea, freedom of navigation and other human activities cannot be regulated or constrained on the basis of limits to national jurisdictions, whether sovereignty or sovereign rights, but cooperatively managed under a jointly and regionally designed and constructed rules and regulations under UNCLOS Part IX, and UNCLOS Parts XI, XII and XIII principles. In the extremely delicate marine environment of the South China Sea, a regional *common heritage of mankind*, maritime security is about

ocean governance and management which cannot be sacrificed or compromised for freedom of navigation. This would be the only constructive recourse at this time post-The Hague PCA ruling, while encouraging collective or unilateral restraints on destructive human activities. In the current political/geopolitical and geoeconomic contentions in the South China Sea, to borrow a famous saying, it would be more constructive to light a candle rather than curse the darkness. As President Rodrigo Roa Duterte made it out during the 2016 ASEAN Summit in Laos: “promote peace amid sea row”. And the obvious recourse along this line would be regional ocean governance. This is the general proposition, more specific proposals in regard to the implementation of UNCLOS Part IX as the legal and scientific governance framework for the South China Sea, follows.

The South China Sea disputes situation post -The Hague PCA ruling . . .
the more things change, more of the same?

As a saying goes, “the more things change, the more they remain the same”. This is quite clearly the current situation in the South China Sea post-The Hague PCA ruling. From the last decade of the last millennium to the present, the political/geo-political atmosphere surrounding the South China Sea conflict situation may have undergone changes, but essentially things have remained the same. For example, what began as quiet bilateral issues was regionalized when the Philippines brought its South China Sea concerns before the ASEAN organization. In the meantime, extra-regional Powers began intervening heavily into the conflict situation pursuing a geo-strategic/geo-political self-serving agenda with a contrived justification flagging threats to freedom of navigation and the Rule of Law; riding on regional maritime jurisdictional disputes. The intensifying and further “internationalizing” of the conflict situation also “militarized” the overall conflict scenario with the establishment of “garrisons” by claimant States, and aggressive challenges by extra-regional Powers through FONOPs. On the other hand, the geomorphological characteristics of the South China Sea cannot change but they have been altered and disturbed beyond recognition on account of human activities. These developments in regard to the conflict situation has increased the threat situation to the marine environment and resources, and in the process also ramped-up the political/geopolitical controversies. More importantly, the increased danger facing the marine environment and resources have suffered through a higher level of threat and degradation due to a continuing neglect and absence of cooperative arrangements among regional States to undertake collective action for ocean governance, which is essential in an enclosed/semi-enclosed sea regardless of whether or not conflict situations exist between States, the UNCLOS Part IX regional ocean governance scenario.

It is for the above reason that “bifurcating” the geo-political and geo-economic issues in this Seminar is a constructive approach for a reassessment and fresh perspective for moving forward post-The Hague PCA ruling. It is an appropriate modality in a timely opportunity for stocktaking in regard to the conflict situation, and to serve as a new starting point and being clear on where matters stand in regard to changed paradigms. A reassessment is necessary for a new impetus to move matters forward, contributing towards a peaceful resolution or at least a *modus vivendi* to help manage the conflict situation. The twin geo-political and geo-economic aspects in the regional maritime conflict situation must be treated separately in order to achieve some positive/constructive progress especially in the geo-economics aspects conducive to promoting political and economic integration aspired for under the ASEAN. If the geo-economic aspects can be undertaken with a strong accompanying political will and zeal, it can expectedly positively infect the geopolitical situation and result in constraints on unbridled and wanton human activities, whether unilateral and voluntary or achieved through consensual cooperation, further translating into a better managed disputes situation and lessened regional tension.

A new beginning for a collective, comprehensive, and coherent regional ocean governance cooperation to help manage the disputes situation . . . “back to the future”

The above proposition, however, would be easier said than done considering that at the very early stage in the “unilateral compulsory arbitration” case in The Hague PCA, public

diplomacy of the Government of the Philippines have conditioned public expectations to the highest level that the anticipated ruling will bring definitive resolution in all aspects of the conflict situation, and trouncing China's claims along the process. At this time three (3) months after the ruling, the result is confirmation of the conditioned mindset on the part of the Filipino people that defining and identifying the marine geological features of the South China Sea by a "UN-backed" tribunal that is The Hague PCA, supposedly applying marine geological science, would resolve the conflict situation. However, there have been no positive outcomes worthwhile noting in regard to an expected international cooperative action to "enforce" or implement the ruling in regard to sovereign rights; especially on impacts of China's nine-dash line on the rights of other claimant States or extra-regional States claiming interests. The only thing to do at this point in time post-The Hague PCA ruling, short of allowing the regional conflict situation to fester and worsen, would be to revisit earlier efforts at promoting geo-economics or ocean governance cooperation, also known as non-traditional maritime security. Otherwise, geo-political competition as an outcome of The Hague PCA ruling would continue to overtake essential regional geo-economic cooperative pursuits to the greater detriment of regional peace and security, and the marine environment and resources.

The Hague PCA ruling, contentious and controversial even among regional countries and claimant States, is unenforceable by its nature and of doubtful value or influence in the context of the South China Sea conflict situation wherein every State concerned have disparate vital national interests to protect. States would only seek agreement or join with other States if interests coincide or there is mutuality. In the current conflict situation in the South China Sea, a commonality of interests among claimant States is in ocean governance. The political/geo-political aspect of the five-way dispute situation must be managed while at the same time allowing that geo-economic/ocean governance regional concerns are being collectively and cooperatively attended to. As earlier suggested, this was the early direction prior to 2010-2016 which was a subtle and practical matter-of-fact "bifurcation" of the issues relating to sovereignty and accompanying sovereign rights. To borrow from Premier Deng Xiaoping and as reflected in the Philippines' own **Triple Action Plan (TAP)** restated by President Duterte of the Philippines, and as bifurcated in The Hague PCA ruling, sovereignty issues may have to be held in abeyance or conveniently "parked", but some ways must be explored to advance the geo-economic/ocean governance aspect; a non-contentious and apolitical approach through ocean governance regional cooperation is still the only way to the future.

An UNCLOS legal and scientific framework for a wider regional ocean governance cooperation; rules-based

An already existing legal framework on cooperative regional ocean governance binding on all South China Sea claimant countries is the UNCLOS at Part IX thereof, on enclosed/semi-enclosed seas. What needs to be done principally among the five claimant and riparian States in the shared enclosed/semi-enclosed sea that is the South China Sea, are details of an implementing arrangement. The broad and basic legal framework for regional ocean governance cooperation in the maritime setting of the South China Sea would be, firstly, the relevant general provisions in

the UNCLOS; and thereafter proceeding towards a focus on Part IX thereof on enclosed and semi- enclosed seas. The UNCLOS provides the broad framework for a universal ocean governance cooperation but with a special exhortation for a regionalized cooperative framework for enclosed and semi-enclosed seas. In its general and narrower aspects, cooperation which relates to the rights, obligations and duties among UNCLOS States Parties, are an active undertaking among countries bordering the South China Sea. The heightened duty and obligation to cooperate in regional ocean governance among States bordering enclosed and semi-enclosed seas, however, remains dormant among countries surrounding the South China Sea. It is herewith proposed to be activated as the foremost normative (thus, rules-based) cooperation approach among claimant States in the South China Sea with built-in guarantees for freedom of navigation as a challenge in regard to marine environmental protection.

In the marine geographical/geological scenario described above, compelled ocean governance cooperation pursuant to UNCLOS Part IX can be undertaken in the first instance among claimant States, whether bilaterally or multilaterally. However, to optimize early

knowledge and information on the wider regional scale, planning and preparations even at this early stage can already be projected towards maritime Asia and the Central Indo-Pacific. The desired benefits from ocean governance cooperation can be maximized and optimized if conducted on a wider regional scale that encompasses interconnected enclosed and semi-enclosed seas that further encompass interconnected archipelagic seas which as a whole share characteristic regional features, under a specialized governance scheme under UNCLOS Part IX. The participation of interested extra-regional States and international organizations (and NGO's) in a regional governance cooperation network is also encouraged under the UNCLOS, and thus providing desired inclusivity among stakeholders, whether at Track 1, 1.5, or Track 2 levels, in regional ocean governance. The purpose in encouraging regional States to invite other interested States (and international organizations) as participants is for the latter group States or international organizations stakeholders, . . . "to cooperate with them (regional States) in furtherance of the provisions of this article" (UNCLOS Article 123).

Charting/scoping a **Preliminary Work Program**

Although the above categorization of States parties to an UNCLOS Part IX cooperation scheme seems to be separate groupings composed of regional riparian States, or as extra-regional interested States, there would be no practical or any valid distinction between the two groups of States parties in regard to duties and obligations as they collectively come together in a cooperative arrangement. This emphasizes the extraordinary situation of enclosed and semi-enclosed seas that requires inclusive governance cooperation, as especially highlighted in the South China Sea necessarily projected beyond to the seas of maritime Asia and the Central Indo-Pacific. To repeat for emphasis, this Large Marine Ecoregion (LME) are interconnected enclosed and semi-enclosed seas sharing characteristic regional features. The extra-regional States concerned would expectedly be maritime States with concern and interest in international shipping and freedom of navigation. As aforesaid, the present situation among concerned regional countries bordering the South China Sea is such that cooperation is almost completely absent.

To reiterate, a good starting point for regional ocean governance cooperation in the situation of the South China Sea would be the UNCLOS in a holistic legal and scientific framework encompassing ocean governance in its general and overall aspect, narrowing towards the more specialized framework of duties and obligations under UNCLOS Part IX for a comprehensive and holistic governance implementation modality and mechanism. The first step would therefore be to conduct a survey of duties and obligations under international law among concerned States, whether under the UNCLOS or in other specialized arrangements, possibly taking into consideration regional maritime customs and traditions. Thereafter, to work out areas for cooperation between interested stakeholders among themselves but already extrapolated towards a regionwide cooperation arrangement. Parenthetically, there has been since the 1990's, suggestions from marine scientists to establish a marine park in the South China Sea. It is however said that the suggestion had not gained traction for lack of a platform upon which to build upon on those suggestions. It is here argued that such platform, a legal/scientific one at that, is already established in the UNCLOS and particularly at UNCLOS Part IX. There is also a bilateral attempt between the Philippines and Vietnam to jointly initiate such cooperation for a **Transborder Marine Peace Park** for the Spratly archipelago (Encomienda, Alberto (2014) Practice of Joint Cooperation/Development in Disputed Waters: Mixed Success Ventures thus far for the

Philippines. Recent Developments in the South China Sea Dispute: Prospect for a Joint Development Regime (p. 139). Ed. Wu Shicun, Nong Hong. New York and London, Routledge). Such a recommendation among participating scientists from Philippines and Vietnam were among recommendations arising from the Proceedings on the Conference on the Results of the Philippines-Vietnam Joint Oceanographic and Marine Research Expedition in the South China Sea (JOMSRE-SCS I-IV) held on 26-29 March 2008 in Ha Long City.

Casting a wider net of institutionalized regional ocean protection . . . the Central Indo-Pacific LME (Large Marine Ecoregion)

It is clear from the above exposition that in a contemporary setting in maritime Asia and the Central Indo-Pacific with the South China Sea as the epicenter, institutionalized cooperation is the key to effective implementation of a regional ocean governance under the UNCLOS Part IX framework. This is the projected scenario as highlighted in The Hague PCA ruling depicting the marine environment in the South China Sea, but necessarily extrapolated beyond. Institutionalized cooperation is of critical relevance and importance in the wider maritime region which, despite UNCLOS exhortations on the protection/conservation of the marine environment and resources, and IMO prescriptions on associated protective measures in regard to safety and security of navigation, hardly gained adherence and suffered further neglect on account of territorial and jurisdictional disputes. The peculiar circumstances and strategic situation of the South China Sea would serve as a natural starting point and nucleus for a desired comprehensive and seamless wider regional ocean governance formula. Further, this would need an institutionalized cooperation mechanism as suggested under UNCLOS Article 123 to implement a wider, seamless and holistic ocean governance cooperation scheme addressing non-traditional maritime security concerns.

The South China Sea and the seas encompassing maritime Asia and the Central Indo-Pacific is host to a highly strategic virtual archipelagic continent comprised of interconnected enclosed and semi-enclosed seas, and bordered by interconnected archipelagic seas. This expansive regional maritime breadth necessitates a dual but coherent and coordinated ocean governance system and mechanism, incorporating the legal/scientific protocols for enclosed and semi-enclosed seas and vessel transit regimes. The special circumstances of the Central Indo-Pacific maritime region thus defined, and sharing characteristic regional features specially vulnerable to human activities including shipping, compels a seamless regional ocean governance cooperation radiating from the South China Sea eastward encompassing archipelagic waters, territorial seas and EEZ's of the Philippines, Indonesia and Papua-New Guinea; the three largest archipelagic States in a north-south adjacency alignment. This large marine ecoregion/ecosystem is a chain of highly sensitive marine ecoregion forming a north-to-south chain that extends from the Benham Rise, the Coral Triangle, the Philippine Deep, and down south to the Torres Straits that altogether comprises "the Greater Barrier Reef" of the western Pacific Ocean. The archipelagic seas of the abovementioned archipelagic States which, as mentioned, are themselves also interconnected enclosed and semi-enclosed seas, provides a melding connectivity between the South China Sea, the Pacific Ocean and the Indian Ocean/Andaman Sea.

The combined interconnected sea areas abovementioned, would define the maritime region and provide the scope for essential inclusive and cooperative ocean management to help ensure food security and manage shipping activities and movements, including the challenge of freedom of navigation. In no other marine geological configuration as maritime Asia and the Central Indo-Pacific, does the shared characteristics of a Large Marine Ecoregion (LME) thus compel governance cooperation among regional countries transcending national jurisdictions. It is a humongous sea area defined by "characteristic regional features" and exposed to common threats due to human activities that compels a wider net of nurturing protection and conservation. In the foregoing enhanced regional non-traditional maritime security context, the claimant States in the South China Sea disputes must jointly take the lead in constructing cooperative regional ocean governance prescribed under the UNCLOS with Parts IV and IX as the basic framework or platform. Thereafter, to progressively expand cooperative ocean management towards wider participation among countries in the Central Indo-Pacific, with the South China Sea as the nucleus. This is a core national and regional interest of Central Indo-Pacific countries as maritime access and trading lifeline, and the marine food security basket.

An UNCLOS-based specialized ocean governance scheme for maritime Asia and the Central Indo-Pacific

The Hague PCA arbitral ruling, perhaps more importantly, demonstrates the compelling necessity for ocean governance for the South China Sea that necessarily also impels extrapolation of the governance net to cover maritime Asia and the Central Indo-Pacific, an archipelagic continent that shares characteristic regional features vulnerable to common threats and challenges.

A food for thought in regard to the South China Sea disputes situation afflicting the wider maritime region, it might be worth exploring with other regional countries the possibility of incorporating or adapting certain elements of an ancient regime of the Closed Sea (Second session of the International Law Commission appropriate and responsive to the situation of the South China Sea and surrounding sea areas. It is a maritime region wherein non-traditional maritime security concerns have become politically sensitive with concerns relating to the marine environment and the safety and security of navigation including freedom of navigation. Under this broader proposition, the regime of the enclosed/semi-enclosed seas under UNCLOS Part IX will be preserved in all its aspects addressing non-traditional maritime security concerns relating to conservation and management of marine resources and food security, and pollution of the marine environment. Within such institutionalized regional ocean governance, essentially a regional international law, would freedom of navigation and vessel transit passage be guaranteed.

UNCLOS Part IX would be the starting point to harmonize ocean governance concerns as a collective regional core interest for maritime Asia and the Central Indo-Pacific. This proposition might even look at more “aggressive” directions such as limiting access and extenuating threats from vessels carrying noxious and toxic substances, conjuring threat scenarios as witnessed in the Torrey Canyon / Exxon Valdez / Prestige II incidents and even a Gulf of Mexico oil spill disaster; and the damage to the environment and health and livelihood of coastal communities. In a precautionary approach, shipping can be diverted towards a longer, albeit entailing higher operational costs, but safer route outside the eastern EEZ of the Philippines along the margins of the Philippines Sea, where accidental spills of harmful and toxic substances and ballast water discharges can occur with a greater margin of safety for coastal States. Environmental protection can also anticipate the Belt and Road Initiative (BRI), the maritime Silk Road infrastructure of China, incorporating a Marine Environment High Risk Areas (MEHRAs) safety and protective protocols instituted by the United Kingdom for its ports, as well as elements of the Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) protection standards of the IMO. If deemed necessary, a regional ocean governance arrangement to meet peculiar regional requirements and challenges may be instituted under a comprehensive, coherent and collective regional arrangement to enhance the UNCLOS protection/conservation mechanism.

To reiterate, the purpose and rationale for a modified collective regional ocean governance proposition is apolitical i.e. to tidy-up and strengthen regional ocean governance more responsive to the characteristic regional features of the South China Sea and Central Indo-Pacific seas as interconnected enclosed/semi-enclosed seas and surrounding archipelagic seas, building upon an UNCLOS Part IX framework. Maritime Asia must design and construct its own cooperative regional ocean governance scheme in order to comprehensively, seamlessly and coherently address specialized regional ocean governance requirements for the protection of the marine environment, resources and food security, the safety and security of navigation, including vessel transit regimes such as freedom of navigation, innocent passage and archipelagic sealanes transit passage.

Constructing ocean governance for the Central Indo-Pacific maritime region . . . the importance of maritime awareness

An enhanced cooperation arrangement for the South China Sea and beyond, complementary or supplementary to the UNCLOS for the development of a regionwide institutionalized ocean governance can best be constructed with an accompanying program for capacity-building. Some suggested steps would be as follows:

- **Capacity-building** - A regionwide capacity-building program can be initiated through a piece-meal, building-block incremental approach, whatever may be perceived as doable as an immediate step. An immediately doable step would be to enlist the participation of regional countries already undertaking cooperation projects bilaterally or multilaterally, in order to : (1) assemble existing bilateral or multilateral cooperation, whether Track 1 or Track 2, in non-traditional maritime security concerns and thereafter expanding and melding such joint cooperative undertakings towards a wider regional scale. Such cooperation is encouraged under UNCLOS Article 237. At the same time, participating States can catalogue under a Track 1/ collaboration initially through an informal Secretariat, all existing obligations under

international and regional agreements for national implementation and regional coordination. A next step albeit with heavy initial financial implications, would be to organize a technical **Informal Working Group** with representatives from all States and entities alluded to in UNCLOS Article 123 (d) to prepare a blueprint for a cooperative mechanism that can begin to be implemented in the immediate and near term to medium term. The proposed normative foundation and basis for this “blueprint” would be the UNCLOS at Parts IX, XII, XIII and XIV, as already suggested. The focus on cooperation in marine environmental protection (MEP) in Article 123 - (a), (b) and (c) of UNCLOS Part IX would serve as overall regional framework even at this early stage in capacity-building cooperation, with South China Sea claimant States jointly initiating studies and organize conferences in an informal Track 1 1/2 setting. All the foregoing can be undertaken always having in mind working towards institutionalized cooperation as suggested under UNCLOS Article 123.

Another form of capacity-building is through a mutual-aid concept as found in the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) adapted into the UNCLOS under the provisions abovementioned, and Annex 6 thereof. In the ocean governance context, this would relate to the economic/social aspect of the ocean in sustainable economic development, or geo-economics, which focuses on assistance to developing countries among themselves, or in the form of development assistance from developed countries to developing countries. This is a mutual assistance modality derived from the Technical Cooperation among Developing Countries (TCDC) under the UNCTAD, and imported into the UNCLOS particularly at Articles 202, Article 244 (2), and Article 266 (2). The essence of this additional layer of UNCLOS-prescribed principal cooperation obligation among States is also restated in UNCLOS Annex 6 exhorting that all countries must exert cooperative effort to promote the “development of national marine science, technology and ocean service infrastructure”. Extra-regional States participating as interested States under UNCLOS Article 123, especially ASEAN dialogue partners, may be exhorted to extend participation in this regard.

Mutual-aid cooperation may already be happening in existing and on-going under UNCTAD TCDC programs of many countries and would only need greater focus and coordination to optimize a regional application for the Central Indo-Pacific with the South China Sea as nucleus. Such existing arrangements can then be adapted into an UNCLOS Part IX framework especially among and between States bordering the South China Sea, and with extra-regional interested States. This must also be the same thrust for cooperation in the development of national marine science, technology and ocean service infrastructure under UNCLOS Annex 6 extrapolated to an UNCLOS Part IX regional coverage as nontraditional maritime security concerns. This mutual aid assistance could serve as the basic foundation for the geo-economic/ocean governance cooperation.

• **Maritime awareness** - It is almost axiomatic that if cooperation in regional ocean governance is pursued under the UNCLOS in a Part IX framework for enclosed/semi- enclosed seas, a regional **maritime awareness**, in a nuanced distinction from hard security **maritime domain awareness**, would be an unintended but constructive and desired consequence. A conscious effort and attention made in this regard would underpin and reinforce cooperation as called for in the opening sentence of **UNCLOS Part IX** at Article 123, that enjoins States bordering an enclosed and semi-enclosed sea . . . “should cooperate with each other **in the exercise of their rights and in the performance of their duties under this Convention**”. This opening provision in UNCLOS Part IX covers all possible areas relating to ocean governance as a regional core interest and strategy to protect the marine environment and resources, contribute to food security, guarantee safety and security of navigation, and the exercise of vessel transit passage.

The UNCLOS embodies the universal declaration that ocean governance concerns are **transboundary** and **global** in nature, necessitating joint and collaborative cooperation among States, whether coastal or landlocked. The sense and essence of global and regional maritime governance cooperation can be put into sharpest relief by recalling preambular paragraphs 3 and 4 of the UNCLOS. In its global aspect, Preambular Paragraph 3 calls attention that . . . “the problems of ocean space are **closely interrelated** and **need** to be considered as a whole.” At Preambular 4, it invokes and recognizes . . . “**the desirability of establishing through this Convention, with due regard for the sovereignty of all States, a legal order for the seas and oceans which will facilitate international communication, and will promote the peaceful**

uses of the seas and oceans, the equitable and efficient utilization of its resources, and the study, protection and preservation of the marine environment”. Thus, capacity-building and maritime awareness would be UNCLOS agenda and undertaking “till all the seas run dry”.

Conclusion: **A reiterated, restated emphasis on ocean governance cooperation for the South China Sea**

The South China Sea is a most compelling ocean microcosm encapsulating non-traditional maritime security concerns; and the necessity for institutionalized comprehensive and seamless governance cooperation among all concerned States. This proposition toward immediate implementation of regional ocean governance cooperation has to do with the fact that nontraditional maritime security concerns and geo-economics is important and urgent, essentially noncontroversial politically, and immediately implementable. Perhaps it is opportune to give maritime peace, security and stability a chance in the South China Sea and surrounding regional sea areas; a benign approach through cooperation in addressing non-traditional maritime security concerns or geo-economics, and the attention and immediate action it deserves. And it is compelling in another way on account of the necessity for all concerned States to put its act together towards a comprehensive maritime peace, security and connectivity as the world economic center of gravity shifts (pivots) to the Central Indo-Pacific region. At the moment, the only way forward is to lighten the political burden, difficult and intractable as jurisdictional issues are, and work at managing the regional conflict situation, through a focus on addressing non-traditional maritime security concerns around which vessel transit passage are guaranteed in relation to the protection of the marine environment.

A final word, in the maritime Asia and Central Indo-Pacific archipelagic continent centered around the South China Sea, ocean governance trumps jurisdictional issues. In this sense the axiom is . . . **the sea dominates the land.**

13 August 2019

Для цитирования: Alberto A. Encomienda Proposed Solutions To Maintain Navigation Freedom In The South China Sea After The Hague PCA Ruling // Океанский менеджмент. №3(8). 2020. С. 49-61



РАЗДЕЛ VI. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ**Мордвинова Т.Б.***Зам. директора Агентства морского права (Санкт-Петербург);**Старший преподаватель**Кафедры международного и морского права**ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова***ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ РАЗРАБОТКИ МОРСКИХ РЕСУРСОВ В
ВЫСОКИХ ШИРОТАХ КАК ОСНОВА ФОРМИРОВАНИЯ АРКТИЧЕСКОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА**

Аннотация: Вопрос безопасности один из ключевых вопросов человеческого бытия. Безопасность морской коммерческой деятельности – составляющая общей безопасности и, в частности, основное условие разработки морских ресурсов. В статье делается попытка детерминировать «экономическую безопасность», в качестве основного условия производственной деятельности на море. Наряду с этим рассматривается соотношение общей безопасности к «сырьевой», выступающей краеугольным камнем экономики государства в частности разработке морских ресурсов, и особенно, в высоких широтах.

Ключевые слова: безопасность, экономическая безопасность, сырьевая безопасность.

**ECONOMIC SECURITY OF MARINE RESOURCES DEVELOPMENT IN HIGH
LATITUDES AS THE BASIS FOR THE FORMATION OF THE ARCTIC ECONOMIC
CLUSTER**

Annotation: The issue of safety is one of the key issues of human existence. The safety of maritime commercial activities is a component of overall safety and, in particular, a basic condition for the development of marine resources. The article attempts to determine "economic security" as the main condition for industrial activities at sea. Along with this, the ratio of general security to "raw material" is considered, which is the cornerstone of the state's economy, in particular the development of marine resources, and especially in high latitudes.

Keywords: safety, economic safety, raw material safety

Во все времена одним из ключевых вопросов человеческого бытия был вопрос безопасности. Безопасность является неотъемлемым свойством любой системы (человек-среда, человек-машина-среда) и ее целью, вопрос безопасности распространяется как лично на человека, так и на его близких, окружение и сферу его деятельности.

Для того чтобы прийти к целостному пониманию понятия «экономическая безопасность транспортировки морских ресурсов» начать надо с рассмотрения отдельных понятий.

Первое упоминание о безопасности было сделано в 28 главе книги Иезекииль Ветхого Завета Библии. В переводе с греческого термин «безопасность» означает «владеть ситуацией». Термин «безопасность» начали употреблять ещё в XII веке. Он означал спокойное состояние духа человека, который считал себя защищённым от любой опасности.

По мнению Скаридова А. С., анализ понятия «безопасность» не дает более или менее точного энциклопедического толкования этого понятия. Некоторые источники, избегая точных формулировок, лишь указывают на пути ее достижения, другие под безопасностью понимают «условия, обеспечивающие...», третьи для объяснения этого понятия в качестве ключевых используют словосочетания «качество, обеспечивающее минимизацию риска»; «способность осуществлять какую-то деятельность без угрозы.» или даже «особое искусство».

Особое место среди различных видов безопасности (социальной, экологической, демографической, политической, военной, научно - технологической, информационной, энергетической, культурной, правовой, генетической, криминологической, гуманитарной, психологической) занимает безопасность экономическая. Это обусловлено тем, что все виды безопасности так или иначе не могут быть в достаточной степени реализованы без экономического обеспечения.

Впервые понятие «экономическая безопасность» было использовано президентом США Ф. Рузвельтом при поиске путей решения для выхода из экономического кризиса в США в 30-х гг. XX века. Сегодня экономическая безопасность - как научное направление является одной из областей, привлекающих пристальное внимание специалистов самого различного профиля. Необходимо отметить, что проблемы экономической безопасности в последние годы стали предметом исследований многих ученых-экономистов.

В частности, академик Абалкин Л. И. определил экономическую безопасность как «совокупность условий и факторов, обеспечивающих независимость национальной экономики, ее стабильность и устойчивость, способность к постоянному обновлению и совершенствованию». Согласно экономисту Глазьеву С.Ю. «экономическая безопасность - состояние экономики и производительных сил общества с точки зрения возможностей самостоятельного обеспечения устойчивого социальноэкономического развития страны, ... поддержания должного уровня конкурентоспособности национальной экономики в условиях глобальной конкуренции».

Законодательное понятие «экономическая безопасность» в Российской Федерации долгое время отсутствовало. После принятия Стратегии национальной безопасности РФ (Указ Президента РФ от 31.12.2015 № 683) понятие экономической безопасности стало возможным определить через понятие «национальной безопасности», сформулированное в Стратегии национальной безопасности РФ.

«Национальная безопасность Российской Федерации (далее - национальная безопасность) - состояние защищенности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, при котором обеспечиваются реализация конституционных прав и свобод граждан Российской Федерации (далее - граждане), достойные качество и уровень их жизни, суверенитет, независимость, государственная и территориальная целостность, устойчивое социально-экономическое развитие Российской Федерации. Национальная безопасность включает в себя оборону страны и все виды безопасности, предусмотренные Конституцией Российской Федерации и законодательством Российской Федерации, прежде всего государственную, общественную, информационную, экологическую, экономическую, транспортную, энергетическую безопасность, безопасность личности» (Стратегия национальной безопасности РФ, ч. 1, п. 6). Таким образом, определено, что экономическая безопасность - один из видов национальной безопасности, предусмотренный Конституцией Российской Федерации и законодательством Российской Федерации.

В 2017 году принят Указ Президента РФ № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года», которым утверждена прилагаемая Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года. В этом документе дано понятие экономической безопасности и многие другие определения в данной сфере правового регулирования.

«Экономическая безопасность - состояние защищенности национальной экономики от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются экономический суверенитет страны, единство ее экономического пространства, условия для реализации стратегических национальных приоритетов Российской Федерации» (Указ Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года»).

Экономическая безопасность включает в себя и сырьевую безопасность. По определению профессора А. Перчика, обеспечение сырьевой безопасности - это комплекс мер, осуществляемых государством, обладающим собственными минеральными ресурсами, в который входят: поиск и разведка с целью увеличения количественных запасов сырья; рациональное использование ресурсов как в процессе добычи и транспортировки, так и в процессе непосредственного использования. [4. С. 113]

В новой Стратегии экономической безопасности России на период до 2030 г. [5] определены основные вызовы и угрозы экономической безопасности, в том числе и области сырьевой безопасности:

«9) исчерпание экспортно-сырьевой модели экономического развития, резкое снижение роли традиционных факторов обеспечения экономического роста, связанное с научно-технологическими изменениями;

10) отсутствие российских несырьевых компаний среди глобальных лидеров мировой экономики;

13) истощение ресурсной базы топливно-сырьевых отраслей по мере исчерпания действующих месторождений;

14) ограниченность масштабов российского несырьевого экспорта, связанная с его низкой конкурентоспособностью, недостаточно развитой рыночной инфраструктурой и слабой вовлеченностью в мировые «цепочки» создания добавленной стоимости».

Развитие минерально-сырьевой базы - краеугольный камень экономики государства и один из главных факторов его безопасности, потому создание и реализация обоснованной и продуманной стратегии использования минерально-сырьевой базы - одна из главных задач государства [4, с.118]. Одним из факторов рационального использования минерально-сырьевой базы является транспортировка.

Если в общем понимании транспорт - это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки пассажиров и грузов [9], то в экономической составляющей это комплекс, который отвечает за устойчивое и динамичное развитие темпа роста экономического развития, что в свою очередь способствует обеспечению экономической безопасности на всех ее уровнях.

В Стратегии экономической безопасности России на период до 2030 г. [5] к основным вызовам и угрозам экономической безопасности

отнесен и фактор недостаточного развития транспортной инфраструктуры, а к основным задачам по реализации направления, касающегося обеспечения устойчивого роста реального сектора экономики отнесено комплексное развитие транспортной инфраструктуры, создание современных транспортно-логистических комплексов, разработка и внедрение современных транспортных средств.

Крупнейшая ресурсная база в России это Арктическая зона России, причем привлекательных для долгосрочного инвестирования объектов в российской Арктике больше, чем в любом другом месте.

В 2008 году утверждены «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», где сформулированы национальные интересы, которые подчеркивают важность арктической зоны как стратегической ресурсной базы, а также использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации.

Еще в 2017 году Министерство природных ресурсов опубликовало свой прогноз объемов транспортировки добываемого минерального сырья по Северному морскому пути на период до 2030 года, где отмечалась необходимость спланировать необходимое количество судов различных ледовых классов и типоразмеров, которые будут задействованы для транспортировки грузов по трассам Севморпути, оценить потребность в ледокольном обеспечении, а основой для развития Севморпути определялась транспортировка полезных ископаемых. А это значит, что загруженность морских трасс будет полностью зависеть от эффективности работы добывающих компаний по взятым на себя лицензионным обязательствам и темпов освоения месторождений.

Экономическая безопасность предполагает поддержание национальной экономики на той ступени развития, которая обеспечивает дальнейший экономический рост и способна противодействовать влиянию внешних и внутренних угроз. И, следовательно, устойчивое развитие одной из ее составляющих «транспортировка морских ресурсов» обеспечивает материальную основу хозяйственной деятельности реального сектора экономики (промышленности, сельского хозяйства, строительства), производящего товары (работу и услуги) и вносит весомый вклад в формирование доходной части бюджета страны, а также определяет социально-экономическое развитие отдельных регионов.

Пристатный библиографический список:

1. Абалкин Л. Экономическая безопасность России: угрозы и их отражение // Вопросы экономики. 1994. № 12. С. 4.
2. Глазьев С.Ю. Безопасность экономическая. Политическая энциклопедия. М., Мысль, 1999. Т. 1.
3. Скарин А.С. Морское право. Том 1. Международное публичное морское право. М.: ЮРАЙТ, 2017. С. 15-16.

4. Роль природных ресурсов в обеспечении экономической безопасности регионов и стран / Шломенцев А.Г., Козаков Е.М., Андреева Е.Л. // Экономика региона. № 3. 2008. С. 113.
5. Указ Президента РФ от 31.12.2015 № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации».
6. Специфика и взаимосвязь экономической безопасности и транспортного комплекса страны.
7. Экономический потенциал Российской Арктики в области природных ресурсов и перевозок по СМП.
8. Теоретические и прикладные проблемы экономической безопасности регионов Севере и Арктики в условиях трансформации глобальных и национальных приоритетов хозяйствования. Отчет о НИР / ФГБУН Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина. Апатиты, 2015.
9. Скаридов А.С. Правовой режим азово-черноморского бассейна и региональная безопасность // Евразийский юридический журнал. 2016. № 11 (102). С. 260-271.
10. Скаридов А.С. Современная концепция морской безопасности и международное право // Академический журнал. 2008. № 6. С. 124-139.
11. Экономическая безопасность: классификация основных опасностей и угроз экономической безопасности // Макаров А.Д., Скаридов А.С. Экономическая безопасность. 2010. С. 22.

Для цитирования: Мордвинова Т.Б. Экономическая безопасность разработки морских ресурсов в высоких широтах как основа формирования арктического экономического кластера // Океанский менеджмент. №3(8). 2020. С. 62-65



Информация для авторов

К публикации принимаются только материалы, соответствующие профилю периодического издания. Они должны быть актуальными, новыми, иметь научную и практическую значимость. Оригинальность текста не менее 60 процентов.

Статьи представляются в электронном виде по электронной почте journal@oceanlaw.ru

Объем публикации – до 1 а.л. (40 000 знаков с пробелами). Все статьи сдаются в текстовом редакторе Microsoft Word. Параметры страницы: поля верхнее и нижнее — 2 см, левое — 2 см, правое — 2 см; межстрочный интервал — 1,5, позиции табуляции стандартные (1,27 см), шрифт Times New Roman. Кегль шрифта — 12 пунктов. Переносы не допускаются.

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

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

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

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

Список литературы (источников) в статье размещается в конце текста под заголовком «Список источников и литература».

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

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

На первой странице указывается:

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

Учиться чему-то новому - это всегда интересно. Это престижно!

Учебный центр «Океанский менеджмент»

*Лицензия на образовательную деятельность
Серия 78Л02 № 0001773 от 20 марта 2017 года*

Задача Центра состоит в повышении образования в области морского права.

Основным направлением деятельности является проведение:

- **краткосрочных и долгосрочных курсов повышения квалификации,**
Программы повышения квалификации направлены на совершенствование и (или) получение новой компетенции, необходимой для профессиональной деятельности, и (или) повышение профессионального уровня в рамках имеющейся квалификации.
- **курсов профессиональной переподготовки,**
Проводимые курсы и различные учебные программы направлены на получение компетенции, необходимой для выполнения нового вида профессиональной деятельности и приобретения новой квалификации.
- **тематических семинаров.**
Семинары проводятся как по программам Центра, так и могут быть организованы по запросу клиентов с указанием потребной тематики.

Наши программы:

MLA 0224	Морское право - 1	620 часов / 8 месяцев (диплом о повышении квалификации)
MLA 0225	Морское право - 2	288 часов / 4 месяца (диплом о повышении квалификации)
MLA 0227	Современное морское право. Вводно-ознакомительный курс	16 часов / 2 недели (сертификат о повышении квалификации)
MLA 0228	Правовое регулирование безопасности на море	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0229	Регулирование деятельности судового и портового агента	40 часа / 6 недель (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0230	Предотвращение загрязнения морской среды	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0231	Правовое обеспечение ответственного рыболовства и поддержания биоразнообразия	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0232	Правовое регулирование морского предпринимательства	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0233	Правовое регулирование морских научных исследований и подъема затонувшего имущества	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0234	Актуальные проблемы морского экологического права	24 часа / 3 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0235	Правовое обеспечение морской пограничной деятельности	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0236	Правовое обеспечение промышленной разработки морских минеральных ресурсов	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)

WWW.OCEANLAW.RU

+7 (812) 495 – 13 - 91