



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

**ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ**

Выпуск 1(10) 2021

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, почетный работник высшего профессионального образования, заведующий кафедрой «Международного и морского права» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. Директор Агентства морского права.

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

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

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

Чернядьева Наталья Алексеевна, 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 - Клод Жозеф Верне (фр. Claude Joseph Vernet) «View of a Mediterranean Harbor with Fishermen and a Vessel». 1773.

© ООО «АМП», 2021

СОДЕРЖАНИЕ

Статьи публикуются в авторской редакции.

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

РАЗДЕЛ I. МОРСКОЕ ПРАВО

Скрынник А.М., Семчугов В.А.

Система подготовки кадров плавсостава для судов технического (дноуглубительного) флота в СССР: краткий историко-правовой аспект..... 4

Иванова А.А., Полищук А.В.

Организационно-правовое регулирование международного сотрудничества в области охраны и защиты морской среды..... 13

Васильев С. А.

Проблемы обеспечения экологической безопасности торгового мореплавания..... 18

Зайцева А.И.

Автономные морские суда - новый рубеж для страхового и юридического сообщества
Правовой режим Черноморских проливов..... 22

Комлева А.Л., Цветкова Ю.С.

Правовой режим Черноморских проливов 25

Витоллина Е.И.

Правовое регулирование противодействия пиратству на море..... 29

Коченова К.И., Цветкова Ю.С.

Трудовое положение моряков в период COVID-19..... 38

РАЗДЕЛ II. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Крутов П.Г., Скаридов А.С.

Коммерческое право Исландии..... 41

Нукуева К.М.

Договор морского страхования по законодательству королевства Дании..... 49

РАЗДЕЛ III. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Мордвинова Т.Б.

Цифровая «лихорадка», портовая инфраструктура и проблемы регионов Восточной Арктики..... 52

Цветкова Ю.С.

Обзор случаев кораблекрушений пассажирских судов в полярных регионах..... 59

РАЗДЕЛ I. МОРСКОЕ ПРАВО

Для цитирования: Скрынник А.М., Семчугов В.А. Система подготовки кадров плавсостава для судов технического (дноуглубительного) флота в СССР: краткий историко-правовой аспект // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С. 4-13.

Скрынник А.М.

Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

Кафедра процессуального права юридического факультета, к.э.н., доцент

Семчугов В.А.

Донской государственный технический университет,

кафедра «Технические средства аквакультуры»,

направление подготовки – водные биоресурсы и аквакультура

**СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ПЛАВСОСТАВА ДЛЯ СУДОВ
ТЕХНИЧЕСКОГО (ДНОУГЛУБИТЕЛЬНОГО) ФЛОТА В СССР: КРАТКИЙ
ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ**

Аннотация. В статье проведен краткий историко-правовой анализ зарождения и развития системы подготовки кадров плавающего состава судов технического (дноуглубительного) флота в отраслевых учебных заведениях СССР: рядового, младшего командного, среднего и старшего командного состава

Ключевые слова. Плавсостав, суда, технический (дноуглубительный) флот, мореходные школы, матросы, мотористы, машинисты, лебедчики, техникумы водного транспорта, строительные техникумы, средние мореходные училища, учащиеся, курсанты, штурманы-багермейстеры, судоводители-багермейстеры, судомеханики, электромеханики, радиоспециалисты.

**THE SYSTEM OF TRAINING PERSONNEL FOR TECHNICAL (DREDGING)
VESSELS IN THE USSR: A BRIEF HISTORICAL AND LEGAL ASPECT**

Abstract. The article provides a brief historical and legal analysis of the origin and development of the system for training personnel of floating vessels of the technical (dredging) fleet in branch educational institutions of the USSR: ordinary, Junior command, middle and senior command staff

Keywords. seafarers, ships, technical (dredging) fleet, sailing school, sailors, engineers, machinists, lebedike, polytechnics, water transport, building technical schools, secondary Maritime school, students, cadets, navigators-bagermeyster, skippers-bagermeyster, engineers, electrical officers, radio personnel.

Для строительства морских гидротехнических сооружений, морских портов, судоремонтно-судостроительных заводов, а также для производства дноуглубительных работ (капитальных и ремонтных) в морских портах и на подходах к ним, в морских каналах использовались ранее и используются в настоящее время специальные морские суда технического флота – дноуглубительные снаряды.

Дноуглубительные снаряды подразделяются на: землесосные и землечерпательные снаряды (самоходные и несамоходные), грунтоотвозные суда (шаланды) и др. Большую группу судов технического флота представляют различные вспомогательные суда – буксиры, мотозавозни, промерные катера, брандвахты и др., которые объединялись для выполнения подрядных работ в земкараваны судов[1].

Следует обозначить, что строительством и ремонтом морских гидротехнических сооружений и производством морских дноуглубительных работ (капитальным и ремонтным), с применением имеемого технического (дноуглубительного) флота, в различные периоды существования СССР занимались различные ведомства и в их составе специальные структурные подразделения. Это определялось Положением о ведомстве и закреплялось Положением о его структурном подразделении.

1. Производство ремонтных дноуглубительных работ с применением имеемого технического (дноуглубительного) флота и гидротехническое строительство было возложено на:

1. Отдел водного строительства (Оводстрой) Главного управления государственных сооружений ВСНХ СССР (1920-1924 г.г.);

2. Отдел водного строительства (Оводстрой) Наркомата путей сообщения СССР (1924-1931 г.г.);

3. Центральное управление портов (Цупорт) Наркомата водного транспорта СССР (1931-1934 г.г.);

4. Главное управление гидротехнических работ (Главгидрострой) Наркомата морского флота (1939-1940 г.г.);

5. Всесоюзный трест по морским дноуглубительным работам «Союзднотрест» при Наркомате морского флота СССР и подчиненные ему на морских бассейнах дноуглубительные базы – Архангельская, Азовская, Каспийская, Балтийская, Дальневосточная (1940-1943 г.г.) [2]. Приказом наркома морского флота от 29 апреля 1940 года для судов технического (дноуглубительного) флота «Союзднотреста» был установлен вымпел. После упразднения «Союзднотреста» суда технического (дноуглубительного) флота носили вымпел, установленный для всех судов нарком(мин)морфлота;

6. Центральное управление морских путей (Цуморпуть) Наркомата морского флота и подчиненные ему на морских бассейнах управления морских путей – Азморпуть, Архморпуть, Балтморпуть, Дальморпуть (в 1946 году «Дальморпуть» передан в подчинение треста «Дальгидрострой» наркомвоенморстроя и получил наименование управление «Дальтехфлот»), Каспморпуть, Рейдморпуть (1943-1945 г.г.);

7. Главное управление морских путей (Главморпуть) Министерства морского флота (1945-1953 г.г.);

8. Главное управление по строительству морских и речных сооружений (Главморречстрой) Министерства морского и речного флота (1953-1954 г.г.);

9. Главное управление морских путей и портов (Главморпуть) Министерства морского флота (1954-1991 г.г.).

Созданные в 1943 году бассейновые управления морских путей: Азморпуть (г. Ростов-на-Дону), в дальнейшем – Черазморпуть (г. Одесса), Архморпуть (г. Архангельск), Балтморпуть (г. Ленинград-Рига), Каспморпуть (г. Баку) и Рейдморпуть (г. Астрахань) – осуществляли свою деятельность в системе морского транспорта до распада СССР. В российский период все они акционировались. В дальнейшем – морской технический (дноуглубительный) флот минморфлота СССР.

II. Капитальное гидротехническое строительство и производство дноуглубительных работ с применением имеемого морского технического (дноуглубительного) флота было возложено на:

1. Главное управление специального гидротехнического строительства (Главспецгидрострой) Наркомата строительства СССР (1939-1946 г.г.). Приказом наркома строительства СССР от 9 июня 1941 года для судов технического дноуглубительного флота «Главспецгидростроя» был установлен вымпел;

2. Главное управление технического флота (Главтехфлот) Наркомата строительства военных и военно-морских предприятий СССР (1946 – 1949), Министерства строительства военных и военно-морских предприятий СССР (1946 - 1949). Приказом минвоенморстроя от 7.9.1948 года был утвержден Устав службы на судах технического флота Министерства строительства военных и военно-морских предприятий;

3. Главное управление специальных и гидротехнических работ (Главспецгидрострой) Министерства строительства предприятий машиностроения СССР (1949 – 1953);

4. Главное управление гидротехнических работ (Главгидрострой) Министерства строительства СССР (1953 – 1957);

5. Главное управление морского гидротехнического строительства (Главморстрой) Министерства транспортного строительства СССР (1954 – 1963);

6. Главное управление по строительству морских и речных гидротехнических сооружений (Главморречстрой) Государственного производственного комитета по транспортному строительству при Госстрое СССР (1963 – 1965 г.г.). Приказом от 24. 02. 1962 г. № 82-П был утвержден новый Устав службы на судах морского технического флота;

7. Главное управление по строительству морских и речных гидротехнических сооружений (Главморречгидрострой) Министерства транспортного строительства СССР (1965 – 1991 г.г.).

6 марта 1946 года в структуре Наркомвоенморстроя СССР были организованы специализированные управления морского технического (дноуглубительного) флота: военно-морское управление дноуглубительных работ бассейна Черного моря – «Черномортехфлот» (г. Одесса), военно-морское управление дноуглубительных работ бассейна Балтийского моря – «Балмортехфлот» (г. Ленинград) и военно-морское управление дноуглубительных работ бассейна Тихого океана – Дальтехфлот (г. Находка, Приморский край)[3]. Эти специализированные управления при очередных реорганизациях и ведомственной передаче подчинялись вышестоящим главным управлениям и осуществляли свою деятельность до распада СССР. В российский период все они акционировались. В дальнейшем – морской технический (дноуглубительный) флот минтрансстроя СССР.

III. Капитальное гидротехническое строительство и производство дноуглубительных работ с применением имеемого морского технического (дноуглубительного) флота было возложено на:

1. Главное управление гидротехнического строительства (Главгидрострой) Наркомата внутренних дел СССР (1940-1941 г.г.);

2. Главное управление лагерей гидротехнического строительства (Главгидрострой) Министерства внутренних дел СССР (1947-1949 г.г.);

3. Главное управление гидротехнического строительства Волго-Донского канала (Главгидроволгодонстрой) Министерства внутренних дел СССР (1949-1952 г.г.);

4. Главное управление гидротехнического строительства Волго-Балтийского канала (Главгидроволгобалтстрой) Министерства внутренних дел СССР (1952-1953 г.г.).

Главное управление гидротехнического строительства (Главгидрострой) Наркомата внутренних дел СССР было создано Постановлением СНК СССР от 11 сентября 1940 года № 1668 «Об организации Главного управления Гидротехнического строительства НКВД СССР» и проработало до начала Великой Отечественной войны – 1941 года. С 1 ноября 1941 года Главгидрострой расформировали, но вместо него в составе Главпромстроя НКВД СССР создали Отдел гидротехнических работ, курировавший «сверхлимитные стройки».

Вновь, Главное управление лагерей гидротехнического строительства МВД СССР организовано в декабре 1947 г. на основании Постановления СМ СССР от 20 октября 1947 года № 3612 «Об организации Главного управления лагерей гидротехнического строительства Главгидрострой МВД СССР» и приказа МВД СССР от 10 ноября 1947 года № 0688 «Об организации Главного управления лагерей гидротехнического строительства Главгидрострой МВД СССР».

В 1948 г. в состав Главгидростроя вошли Управление строительства Волго-Донского водного пути и Управление строительства Волго-Балтийского водного пути.

В 1949 г. Главгидрострой получил название Главного управления строительства Волго-Донского водного пути (Главгидроволгодонстрой) МВД СССР. В связи с завершением строительства Волго-Донского канала Главгидроволгодонстрой приказом по МВД СССР от 3 июня 1952 г. был переименован в Главное управление строительства Волго-Балтийского водного пути (Главгидроволгобалтстрой) МВД СССР.

На основании постановления Совета Министров СССР от 1 марта 1951 года № 633 «О расширении подготовки инженеров и техников гидротехнических специальностей», приказом Министра внутренних дел СССР от 15 мая 1951 года № 334 «О расширении подготовки инженеров и техников гидротехнических специальностей для строительства МВД СССР» в целях подготовки кадров для системы гидротехнического строительства МВД СССР был организован Куйбышевский гидротехнический техникум (с 1961 года стал именоваться как Куйбышевский энергетический техникум).

С целью обеспечения квалифицированными кадрами строительства Куйбышевской ГЭС приказом Министерства высшего образования от 6 апреля 1951 года № 506 Куйбышевский строительный институт был реорганизован в Куйбышевский гидротехнический институт. В 1952 году в институте состоялся ускоренный выпуск инженеров-гидротехников, защиту дипломных проектов принимала Госкомиссия под председательством представителя МВД СССР – начальника «Куйбышевгидростроя» генерал-майора технического службы И.В. Комзина[4].

По такому же принципу была произведена реорганизация Одесского инженерно-строительного института в Одесский гидротехнический институт приказом Министра высшего и среднего специального образования в 1951 году с образованием новых факультетов:

речного гидротехнического строительства;
морского гидротехнического строительства[5].

10 марта 1953 г. Главгидровологбалтстрой был передан в Министерство морского и речного флота СССР. В дальнейшем – морской технический (дноуглубительный) флот МВД СССР.

Следует отметить, что учебных заведений (или отделений, кафедр, факультетов, филиалов при них), готовящих кадры именно плавсостава для находящегося в ведении МВД СССР морского технического (дноуглубительного) флота, не создавалось.

Строительство морских гидротехнических сооружений и производство морских дноуглубительных работ с использованием морского технического (дноуглубительного) флота, происходившее в советский период, предопределяло подготовку кадров плавсостава массовых профессий (рядового и младшего командного состава) и командиров (среднего и старшего) для работы на этих специфических судах.

История начального профессионального морского технического образования плавсостава технического флота шла параллельно с общим развитием этого образования в стране, вплоть до создания специальных отраслевых учебных заведений – мореходных школ морского транспортного флота и морского технического флота (1943г.) в системе Государственных трудовых резервов СССР (далее, Рострудрезервов, организована в 1940 году) для работы на судах.

В начальный период советской власти в РСФСР (1917-1920 г.г.) подготовку кадров рабочих специальностей осуществляли: профтехшколы (срок обучения 3-4г.), школы-клубы на предприятиях для общеобразовательной, профессиональной и политической подготовки работающей молодёжи (2 г.), школы ученичества для подготовки рабочих начальных разрядов (5-6 месяцев).

После 20-х гг. в стране были созданы школы фабрично-заводского ученичества (далее, ШФЗУ), положившие начало новому, социалистическому типу профессионально-технических учебных заведений. Имелись ФЗУ промышленные, ж.-д., речного и морского транспорта, сельского хозяйства, строительные и др. Вначале срок обучения был 3-4 г., а с 30-х гг. – 1-2 года.

В системе Рострудрезервов были приняты уже 3 новых типа профессионально-технических учебных заведений: школы фабрично-заводского обучения (далее, ШФЗО), ремесленные училища (далее, РУ) и железнодорожные училища. РУ (срок обучения - 2 года) готовили квалифицированных рабочих для промышленности, транспорта, связи и др., а ШФЗО (срок обучения - 6 месяцев) – рабочих массовых профессий для угольной, горнорудной, металлургической, нефтяной и пищевой промышленности. Училища комплектовались по призыву (мобилизации), а также за счёт свободного приёма молодёжи окончившей 7-летнюю общеобразовательную школу, а ШФЗО – начальную школу. Учащихся находились на полном государственном обеспечении: питание, форменное обмундирование, проживание, обучение.

Массовая подготовка кадров рядового плавсостава технического флота на тот период включала: курсовые мероприятия, индивидуально-бригадное ученичество, учебно-курсовые комбинаты, ФЗУ и РУ, а также обучение непосредственно на производстве и сдача в Государственных квалификационных комиссиях морского флота (транспортного строительства) экзаменов и получения Аттестата или Свидетельства по присвоенной специальности плавсостава.

В целях дальнейшего планового пополнения судов морского транспортного и, в том числе – технического (дноуглубительного) флота 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 09.10.1943 г.

После освобождения Прибалтики от немецко-фашистских оккупантов был организован ряд начальных учебных заведений для подготовки кадров для морского флота, в том числе – технического (дноуглубительного). На них было распространено распоряжение СНК СССР от 08.01.1945 № 347 «О распространении на организуемые в Латвийской ССР при предприятиях наркомморфлота ремесленные училища, школы мореходного обучения и школы ФЗО постановления ГОКО от 5 октября 1943 г. № 4255».

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 двухгодичные (в последующем, начиная с 1956 года в одногодичные) мореходные школы (далее, МШ минморфлота), готовившие кадры рядового плавсостава, в том числе для морского технического (дноуглубительного) флота: 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.).

По состоянию на 1991 год кадры рядового плавсостава для морского технического (дноуглубительного) флота минморфлота СССР готовились в 17 МШ минморфлота, находившихся в непосредственном ведении морских пароходств: Архангельская, Астраханская, Бакинская, Владивостокская, Евпаторийская, Ждановская, Килийская (в дальнейшем, Измаильская), Корсаковская, Ленинградская, Находкинская, Николаевская, Новороссийская, Одесская, Пярнуская, Рижская, Клайпедская, Мурманская и 16 ПТУ и ТУ, находившихся в непосредственном ведении Государственного Комитета СССР по профессионально-техническому образованию, но готовившие кадры для минморфлота СССР[6].

Относительно системы подготовки кадров рядового плавсостава для судов морского технического (дноуглубительного) флота, находящихся в ведении минтранстроя СССР следует отметить, что в 1943 году Рострудрезервом была организована школа фабрично-заводского обучения № 8 по подготовке массовых профессий строителей и плавсостава для судов «Дальгидростроя», которая просуществовала по 1946 год.

В 1946 году школа фабрично-заводского обучения № 8 была разделена на два самостоятельных учебных заведения, в числе которых и организована школа морского обучения № 5 Рострудрезервом на базе Дальневосточного морского технического флота «Дальтехфлот».

На основании Постановления Совета Министров СССР № 4816 от 22 ноября 1952 года «О мерах по улучшению подготовки рядового плавсостава для укомплектования судов технического флота министерства транспортного строительства предприятий машиностроения» Школа морского обучения № 5 была передана из Рострудрезерва в систему отдела учебных заведений и подготовки кадров Министерства строительства предприятий машиностроения и реорганизована в двухгодичную мореходную школу технического флота[7].

В конце 1953 года, ввиду слияния министерств, мореходная школа технического флота перешла в ведение управления учебных заведений Министерства строительства СССР, в подчинение которого находилась по 1957 год.

В 1954 году было организовано Министерство транспортного строительства СССР, которому на основании Положения о нем были вменены функции по морскому

гидротехническому строительству. На основании распоряжения Совета Министров СССР от 12 июля 1957 № 1877-р [8] Находкинская и Одесская мореходные школы технического флота были переданы в управление кадров и учебных введений Министерства транспортного строительства.

Мореходные школы минморфлота и минтранстроя СССР осуществляла бесплатное; равное для всех граждан право на образование и готовила следующие профессии: судовые матросы 1-го и 2-го класса, судовые мотористы 1-го и 2-го класса, судовые котельные машинисты, судовые машинисты, судовые электрики, и радиооператоры. Следует отметить, что этим учебным заведениям был установлен статус «закрытых учебных заведений». Учащиеся (в системе Рострудрезервов) и курсанты (в системе минморфлота и минтранстроя) школ мореходного обучения на период обучения находились на полном государственном обеспечении: им выдавалось в личное пользование морское флотское обмундирование, бесплатное питание и проживание в береговых экипажах, стипендия – бесплатно, за счет государства. В то же время, выпускники мореходных школ не получали среднее техническое образование.

В 1954 г. для выпускников средней школы были открыты технические училища (далее, ТУ, 1-2 года срок обучения). В 1958-1959 г.г. все типы профессионально-технических учебных заведений были реорганизованы в городские и сельские профессионально-технические училища (далее, ГПТУ и СПТУ) и переданы в ведение комитетов по профессионально-техническому образованию союзных республик. В ПТУ (1-2 г. обучения) принималась молодёжь, окончившая 8-летнюю школу. Учащихся обеспечивались бесплатным питанием, установленной форменной одеждой (или стипендией), проживанием.

Законами СССР «О мерах по дальнейшему улучшению подготовки квалифицированных рабочих в учебных заведениях системы профессионально-технического образования» 1969г. и «О совершенствовании системы профессионально-технического образования» 1972г. был создан новый тип профессионально-технических училищ – средние профессионально-технические училища (далее, СПТУ). Наряду с рабочей специальностью они давали учащимся общее среднее образование. В них принимались юноши и девушки, окончившие 8 классов (срок обучения 3-4 г.). Профессионально-технические учебные заведения Госкомитета СССР по профессионально-техническому образованию СССР готовили так же кадры и для плавсостава технического (дноуглубительного) флота, например: ПТУ № 9 города Астрахань. В основном в ПТУ обучались профессии: судовой повар, буфетчик и др. В 1987 году был утвержден Перечень профессий для подготовки квалифицированных рабочих в средних профессионально-технических училищах «Сборник 5. Профессии транспорта, связи, морского и речного флота, рыбного хозяйства» [9].

Краткий вывод. Подготовка кадров рядового и младшего командного плавсостава (массовых профессий) для работы на судах технического (дноуглубительного) флота СССР: матросов 1-го и 2-го класса; машинистов; мотористов; электриков; токарей; лебедчиков; операторов; радиотелеграфистов; донкерманов; водолазов; судовых поваров (коков); буфетчиков и младшего командного состава: судоводителей – судомехаников маломерных судов; шкиперов брандвахт; боцманов на 1 декабря 1991 года осуществлялась в 2 мореходных школах минтранстроя (Одесская и Находкинская), в мореходных школах минморфлота, учебно-курсовых комбинатах (пунктах) системы минморфлота СССР и минтранстроя СССР, в профтехучилищах системы Госпрофобразования СССР.

Подготовка кадров среднего и старшего командного плавсостава для работы на судах технического (дноуглубительного) флота минморфлота СССР с 1920 года по 1924 года осуществлялась на гидротехническом отделении Ростовского техникума водного транспорта. Техникум готовил техников-гидротехников. В то же время, желающие после сдачи дополнительного экзамена имели право на получение квалификации инженера узкой специальности[10]. С 1924 года по 1940 года гидротехническое отделение Ростовского политехникума водного транспорта продолжило готовить техников-гидротехников[11]. С 1940 года по 1944 года гидротехническое отделение Ростовского морского техникума имени Г.Я. Седова готовило техников-гидротехников с правом производства морских дноуглубительных работ[12].

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»[13].

В начальный период преобразования морских техникумов и создания (1944 год) мореходных училищ в системе морского транспорта СССР, гидротехнические отделения были открыты в следующих средних специальных морских учебных заведениях: Астраханском, Бакинском, Одесском, Батумийском, Ростовском-на-Дону, Рижском и Таллинском»[14]. Однако, в 1946 году, после утверждения Министерством высшего образования специальности среднего специального образования 1616 «дноуглубительные работы и судовождение технического флота», передачи задачи гидротехнического строительства морских объектов в систему Министерства строительства военных и военно-морских предприятий, гидротехнические отделения мореходных училищ были упразднены (1946 год)[15].

С 1944 года по 1946 год отделение дноуглубления и путевого хозяйства Ростовского мореходного училища имени Г.Я. Седова (далее, РМУ имени Г.Я. Седова) готовило техников морских путей, с правом производства морских дноуглубительных работ.

С 1946 года отделение дноуглубления и путевого хозяйства РМУ имени Г.Я. Седова было переименовано в дноуглубительное отделение, которое готовило кадры командного плавсостава состава уже по специальности – 1616 «Дноуглубительные работы и судовождение технического флота», квалификация-техник-штурман-багермейстер (установлена ранее приказом Министерства высшего образования СССР в 1946 году и в последующем подтверждена приказом Мин-ва высшего и среднего специального образования СССР от 13.06.1979 г. № 796 «Об утверждении перечня специальностей средних специальных учебных заведений СССР»). В 1950 году в РМУ имени Г.Я. Седова был произведен 1-ый выпуск техников-штурманов-багермейстеров[11].

Начиная с 1987 года, дноуглубительное отделение РМУ имени Г.Я. Седова было переименовано в отделение «судовождения и эксплуатации технического флота», специальность 2410 – «судовождение и эксплуатация и технического флота», квалификация выпускников – техник-судоводитель-багермейстер (введена приказом Мин-ва высшего и среднего специального образования СССР от 27.11.1987 г. № 810 «Об утверждении перечня специальностей средних специальных учебных заведений СССР»).

С момента введения этой уникальной специальности плавсостава для морского технического (дноуглубительного) флота в РМУ имени Г.Я. Седова было подготовлено большое количество высококвалифицированных специалистов в сфере производства морских дноуглубительных работ – багермейстеров. Следует отметить, что наряду с квалификацией багермейстера, выпускники дноуглубительного отделения РМУ имени Г.Я. Седова получали также квалификацию штурмана морских судов. После прохождения плавательной практики и набора плавценза они получали выданный капитаном морского порта первоначальный судоводительский морской квалификационный диплом (так называемый – рабочий, т.е. дающий право занимать определенные Конвенцией ПДМНВ-78/95 и нормативными актами СССР должности

командного состава морских судов) – штурман малого плавания. Как правило, он получался сразу после окончания мореходного училища, вместе с учебным дипломом. В последующем, работая в командных должностях плавсостава помощника капитана (3-й, 2-ой) на судах морского технического (дноуглубительного) флота, специалист мог обменять рабочий диплом на диплом – капитан малого плавания и занимать более высокую должность старшего командного состава – старшего помощника капитана и капитана судна. Но были и изъяны. Для получения рабочих дипломов штурмана дальнего плавания и капитана дальнего плавания необходим был первоначально учебный диплом по судоводительской специальности. Поэтому многие выпускники дноуглубительного отделения РМУ имени Г.Я. Седова поступали вновь на выпускной курс заочного отделения любого мореходного училища по судоводительской специальности, успешно заканчивали его, и, получали учебный диплом техника-судоводителя по специальности «морское судовождение». Пройдя этим удлинённым путем, некоторые из выпускников дноуглубительного отделения РМУ имени Г.Я. Седова в дальнейшем стали капитанами судов дальнего плавания различного спектра морской деятельности: транспортных, рыболовных, научно-исследовательских и геологоразведочных.

Для строительства морских и речных гидротехнических сооружений, морских портов и других объектов морской транспортной инфраструктуры, проведения капитальных дноуглубительных работ и с целью подготовки техников – штурманов – багермейстеров, техников-механиков для работы на судах дноуглубительного флота и техников-гидротехников в 1944 году был основан «Одесский строительный техникум» (приказ Наркома строительства СССР №184 от 16 ноября 1944 года)[16]. В дальнейшем, Одесский строительный техникум передавался из одного общестроительного ведомства СССР – в другое: Наркомат по строительству СССР (1944-1946 г.г.); Наркомат (Министерство) строительства военных и военно-морских предприятий СССР (1946-19549 г.г.); Министерство строительства предприятий машиностроения СССР (1949-1953 г.г.); Министерство строительства СССР (1953-1957 г.г.) [17, 18].

Постановлением Совета Министров СССР № 87912 от 24 октября 1952 года «Одесский строительный техникум» министерства строительства СССР был переименован на «Одесское мореходное училище технического флота» (далее, ОМУ ТФ) [16]. В 1957 г. Одесское мореходное училище технического флота передано в состав учебных заведений Министерства транспортного строительства СССР. В составе транспортного строительства ОМУ ТФ оставалось до распада СССР[16].

25 октября 1944 года решением Государственного Комитета Обороны СССР в годы Великой Отечественной войны был основан Комсомольский-на-Амуре строительный техникум. Его основание было связано с правительственным решением о необходимости укрепления дальневосточных рубежей страны, дальнейшим наращиванием промышленных мощностей оборонного комплекса. В соответствии с этим решением город Комсомольск-на-Амуре должен был получить дальнейшее развитие. Предполагалось мощное строительство новых предприятий горнодобывающей и деревообрабатывающей отраслей и связанное с этим строительство объектов социальной и культурной сфер. Для решения грандиозных задач требовались квалифицированные кадры строителей, специалистов, обслуживающих и обеспечивающих строительство. Задача по подготовке специалистов возлагалась на Комсомольский-на-Амуре строительный техникум. В 1952 году в нем было открыто вечернее отделение, и началась подготовка специалистов по специальностям: «Морское гидротехническое строительство» и «Дноуглубительные работы и судовождение технического флота»[19].

Краткий вывод: по состоянию на 1 декабря 1991 года подготовка кадров среднего и старшего командного плавсостава для судов технического (дноуглубительного) флота СССР осуществлялась 2-мя мореходными училищами: дноуглубительным отделением Ростовского-на-Дону ордена «ЗНАК ПОЧЕТА» мореходного училища имени Г.Я. Седова минморфлота СССР и дноуглубительным отделением Одесского мореходного училища технического флота минтранстроя СССР по специальности 1616: техник-штурман-багермейстер (рабочий диплом – штурман малого плавания) и судомеханическими отделениями мореходных училищ минморфлота по специальности: техник-судомеханик (рабочий диплом – судовой механик 3-го разряда) [20].

Мореходные училища минморфлота и минтранстроя СССР осуществляли бесплатное и равное для всех граждан право на средне-техническое образование, этим учебным заведениям был установлен статус «закрытых учебных заведений». Курсанты мореходных училищ на период обучения находились на полном государственном обеспечении: им выдавалось в личное пользование морское флотское обмундирование, они получали бесплатное 3-х разовое котловое питание и проживали в береговых экипажах, получали стипендию за счет государства.

Многие выпускники мореходных училищ, мореходных школ работая в плавсоставе на судах морского технического (дноуглубительного) флота продолжили и повысили свое образование в высших морских и речных учебных заведениях по гидротехнической, эксплуатационной, судоводительской и судомеханической специальностям и в других высших учебных заведениях по другим специальностям.

Историко-правовой аспект системы морского транспортно-строительного образования по направлению – дноуглубительные работы и судовождение технического флота в СССР закончился с 01.01.1991 г., в связи с изданием Постановления Государственного Совета СССР от 14 ноября 1991 года № ГС-13 «Об упразднении министерств и других центральных органов государственного управления СССР», после упразднения минтранстроя СССР и провозглашения независимости Россией 12.06.1991 г. [21].

Историко-правовой аспект системы морского транспортного образования по направлению – дноуглубительные работы и судовождение технического флота и судовождение и эксплуатация технического флота в СССР закончился с 01.01.1992 г., в связи с изданием приказа минморфлота СССР № 75 от 04.12.1991 г. «Об упразднении министерства морского флота СССР», после упразднения минморфлота СССР и провозглашения независимости Россией 12.06.1991 г. [22].

В настоящее время в Российской Федерации учебными заведениями, подведомственными Росморречфлоту или иному органу исполнительной власти, не ведется подготовка специалистов – багермейстеров. В действующих на 2020 год перечнях специальностей высшего образования и среднего профессионального образования таковые отсутствуют. В текущий период развития России морской техникой (дноуглубительный) флот пополняется новыми морскими судами – земснарядами и в ближайшее время заменить ушедших с флота на заслуженный отдых дипломированных багермейстеров – ветеранов и преподавателей спецдисциплин из числа практиков будет проблематично. Возникает вопрос, а что необходимо сделать, чтобы избежать кадрово-профессионального коллапса? Ответ один – ввести в учебный план, как первый шаг, дисциплину «осуществление дноуглубительных работ с использованием земснарядов при производстве морских (речных) гидротехнических работ» на всех гидротехнических отделениях средних профессиональных учебных заведений (техникумов, колледжей) и гидротехнических факультетах высших учебных заведений (институтов, академий, университетов). Как второй шаг, реанимировать специальность СПО и ВО: «судовождение и эксплуатация технического флота».

Пристатейный библиографический список:

1. Бородулин Я.Ф., Сущенко Б.Н. Дноуглубительный флот и дноуглубительные работы. М. «Транспорт», 1973, 432 с.
2. Манжин В.В. Сборник законов и распоряжений по морскому транспорту (Руководящие материалы) / Составил В.В. Манжин; Министерство морского флота СССР. – М.; Л.: Издательство «Морской транспорт», 1948. – 601 с.
3. Постановление СНК СССР от 6 марта 1946 года № 5126 «Об утверждении сети организаций и предприятий наркомвоенморстроя»//docs.cntd.ru/document
4. gregorkon.wordpress.com/город на реке Самара
5. odaba.edu.ua/rus/academy/institutes-and-faculties/ Одесский гидротехнический институт
6. Макаров И.В, Корж С.М. Морские профессии - М.: Транспорт, 1982.
7. Постановление Совета Министров СССР от 20 ноября 1952 года № 4816 «О мерах по улучшению подготовки рядового плавсостава для укомплектования судов технического флота министерства транспортного строительства предприятий машиностроения»//rusarchives.ru/state/primorskiy.gorodskoy-okrug Архивный отдел Городского административного округа г. Находка Приморского края
8. Распоряжение Совета Министров СССР от 12 июля 1957 № 1877-р «О передаче Находкинской мореходной школы технического флота и Одесской мореходной школы технического флота в ведение управления кадров и учебных введений Министерства транспортного

- строительства»//rusarchives.ru/state/primorskiy.gorodskoy-okrug Архивный отдел Городского административного округа г. Находка Приморского края
9. Перечень профессий для подготовки квалифицированных рабочих в средних профессионально-технических училищах. Сб. 5. Профессии транспорта, связи, морского и речного флота, рыбного хозяйства. 1987 год//КонсультантПлюс
 10. 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.
 11. Алекумов В.М. «Мореходным классам - быть!...» Ростов-на-Дону: МП КНИГА». 2002.
 12. Справочник для поступающих в морские техникумы наркоморфлота СССР в 1940 году. Госмориздат. Москва. 1940.
 13. Постановление Государственного Комитета Обороны СССР от 05 марта 1944 года № 5311 «О подготовке командных кадров для морского флота»//Госархив РФ. Фонд 5446. Опись 1
 14. Справочник для поступающих в мореходные училища наркоморфлота СССР в 1944 году. Издательство «Морской транспорт», Москва -1944. 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
 15. Справочник для поступающих в мореходные училища Министерства морского флота /Центр. упр. учеб. заведениями. - Москва: Мор. транспорт, 1946 - 24 с.: ил.; 20 см.
 16. omctf.od.ua/официальный сайт Одесского морского колледжа технического флота Одесской национальной морской академии
 17. Справочник для поступающих в техникумы Министерства строительства военных и военно-морских предприятий в 1947(8) году. - Москва: Отд. учеб. заведений и подготовки кадров, 1947 (тип. Хозупр. М-ва военморстроя СССР). - 27 с. : ил.; 20 см.
 18. Справочник для поступающих в техникумы Министерства строительства предприятий машиностроения в 1949 году – Москва, 1949, (тип. Хозупр. МСПМ), 55 с.
 19. knask.ru/официальный сайт Комсомольского-на-Амуре строительного колледжа.
 20. Справочник для поступающих в средние специальные заведения СССР (техникумы, училища, школы) в 1991 году//Авт.-сост. Л.И. Алешина, В.А. Слюсаренко, Т.Б. Горшкова, Л.И. Личинина М.: Высшая школа, 1991.574 с.
 21. Постановление Государственного Совета СССР от 14.11.1991 года № ГС-13 «Об упразднении министерств и других центральных органов государственного управления СССР»//КонсультантПлюс
 22. Приказ минморфлота СССР № 75 от 04.12.1991 г. «Об упразднении министерства морского флота СССР»//КонсультантПлюс

Для цитирования: Иванова А.А., Полищук А.В. Организационно-правовое регулирование международного сотрудничества в области охраны и защиты морской среды // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С. 13-17.

Иванова А.А.

*Севастопольский государственный Университет
Юридический институт, магистрант*

Научный руководитель: Полищук А.В.

*Севастопольский государственный Университет
Юридический институт, к.и.н., доцент*

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ И ЗАЩИТЫ МОРСКОЙ СРЕДЫ

Аннотация. В данной статье рассматривается нормативно-правовая база международного сотрудничества в области охраны и защиты морской среды. Показан исторический аспект сотрудничества государств по защите Мирового океана от загрязнения.

Ключевые слова. Загрязнение, морская среда, Мировой океан, международное сотрудничество в области охраны и защиты морской среды.

ORGANIZATIONAL AND LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL COOPERATION IN THE FIELD OF PROTECTION AND PROTECTION OF THE MARINE ENVIRONMENT

Abstract. This article discusses the legal framework for international cooperation in the protection and protection of the marine environment. The historical aspect of the cooperation of States in protecting the oceans from pollution is shown.

Keywords. pollution, marine environment, oceans, international cooperation in the field of protection and protection of the marine environment.

В связи с увеличением воздействия хозяйственной деятельности на природу, на сегодняшний день защита окружающей среды приобретает всё большую актуальность. Среди общей проблемы защиты окружающей среды одной из главных ее частей является загрязнение Мирового океана, ведь многовековое использование океанов и распределение их благ имеют первостепенное значение для человечества.

Термин «Мировой океан» вел в научный оборот великий русский учёный-географ, океанограф Ю.М. Шокальский. Под этим термином он имел в виду «совокупность той водной оболочки земного шара, главная особенность которой - солёность» [4, с. 410].

Океаны покрывают около 72% поверхности Земли. К настоящему времени стало общеизвестно, что состояние океанов существенно влияет на наш климат и погодные условия, которые в значительной степени зависят от взаимодействия между океаном и атмосферой

Мировой океан имеет исключительное значение в жизнеобеспечении Земли. Значительная часть вдыхаемого нами кислорода образуется за счет морской флоры, а океанские течения переносят тепло и играют важную роль в поддержании умеренного климата. Океан - это источник питания населения земного шара и сосредоточение огромных богатств полезных ископаемых. Еще с древних времен Мировой океан играл огромную роль в торговом мореплавании и в удовлетворении потребностей хозяйственных нужд всего человечества, что и по сей день это является актуальным.

Однако истощение природных ресурсов, загрязнение атмосферы, водной среды, морской, в том числе, использование Мирового океана для военных целей, торговли, перевозки нефти и опасных для человеческой жизни отходов, научно-технические революции и другие сопутствующие факторы - всё это незамедлительно приводит к загрязнению морских пространств, к нарушению экологического равновесия в Мировом океане и к экологической катастрофе в целом.

На сегодняшний день перед человечеством стоит глобальная задача - срочно ликвидировать ущерб, нанесенный Мировому океану, восстановить нарушенное равновесие и создать гарантии сохранения его в будущем.

Загрязнение морской среды означает привнесение человеком, прямо или косвенно, веществ и энергии в морскую среду, которое приводит или может привести к таким пагубным последствиям, как вред живым ресурсам и жизни в море, опасность для здоровья человека, создание препятствий для деятельности на море, в том числе для рыболовства и других правомерных видов использования моря, снижение качества морской воды и ухудшение условий отдыха. [1]

Одни из самых опасных видов загрязнения - это загрязнение нефтью и нефтепродуктами, отходами промышленных и бытовых сточных вод, радиоактивными веществами, а также выбросы химических удобрений (пестицидов).

Как отмечает Л.В. Сперанская, охрана морской среды – чрезвычайно сложная комплексная проблема. Для ее решения потребуются усилия представителей различных отраслей науки: географии и физики, химии и экологии, океанографии и геологии и многих других [11, с.176]. Охрана морской среды включает в себя множество проблем, одной из которых является проблема международного контроля за соблюдением международных договорных обязательств государств в области охраны и защиты морской среды. Международный контроль является средством для соблюдения государствами международных норм, а также обязательным условием эффективной защиты Мирового океана от загрязнения. Но на сегодняшний день, данный правовой институт не совершенен и, к сожалению, не всегда эффективен. Вследствие этого, некоторые государства могут безнаказанно загрязнять океанские воды, нарушая свои обязательства, предусмотренные международными договорами в области экологии [12, с.58]. По мнению Л.В. Сперанской, можно разработать такую эффективную систему контроля и ответственности за нанесенный ущерб, которая смогла бы гарантировать осуществление норм по охране Мирового океана и предотвратить огромное количество загрязнений.

Говоря о проблеме загрязнения морской среды, необходимо обратиться к истории, а именно к одному из самых вредных загрязнений. Речь идет о загрязнении морской среды нефтью с судов, которая происходит при транспортировке нефти,

выбросов отходов, содержащих нефтепродукты, утечки нефти и нефтепродуктов, выбросы из танкеров, а также является следствием морских аварий и катастроф. Международное сообщество, понимая всю серьезность проблемы еще в 1921 г. на конференции судовладельцев в Лондоне пыталось разработать необходимые меры для противодействия загрязнению морской среды, а в 1926 г. на конференции в Вашингтоне установить районы и прибрежные зоны, запрещенные для сброса нефти.

Следующий шаг в борьбе за чистое море, был сделан Правительством Великобритании в 1934 г., когда Правительство передало этот вопрос на рассмотрение Лиги Наций. В 1936 г. Лига Наций начала обсуждать вопрос о запрете любого загрязнения прибрежных вод, но в результате Второй мировой войны, решения так и не были приняты [6, с. 960].

В 1954 г. в Лондоне была принята первая Международная конвенция по предупреждению загрязнения моря нефтью, которая получила название «ОЙЛПОЛ54» (International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil). Главная ее цель определялась в защите морей и океанов от загрязнения нефтью и установление «запретных зон» для любого сброса на 50 миль от прилегающей земли.

Информированность общественности об экологических проблемах лишь возросла, в частности, из-за серии аварий с нефтяными танкерами, начавшихся в конце 60-х годов, выбросов с нефтяных скважин, сброса ядерных и других отходов и обнаружения опасных химических веществ в пищевой цепи [13, с. 328]. Это повышение осведомленности общественности находит свое отражение в развитии международного морского права. принимая во внимание Женевские конвенции 1958 года (Конвенция о континентальном шельфе; Конвенция о рыболовстве и сохранении живых ресурсов открытого моря; Конвенция об открытом море; Конвенция о территориальном море и прилегающей зоне).

Попытка всестороннего комплексного урегулирования проблемы загрязнения морских вод была осуществлена на третьей конференции ООН по морскому праву, которая завершилась принятием в 1982 г. конвенции, регулирующей правовой режим морей и океанов. Специальная ее часть, касающаяся защиты морской среды, относится ко всем источникам загрязнения. [5, с. 383]

Однако принятие этой конвенции не означает, что отпала необходимость в разработке новых специальных международных соглашений по охране морской среды, которые могли бы расширить и конкретизировать ее положение.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. является «конституцией морского права», поскольку содержит достаточно значительный правовой материал по защите и сохранению морской среды (Часть XII «Защита и сохранение морской среды»). Так, ст. 197 говорится, что государства сотрудничают на всемирной основе и, когда это уместно, на региональной основе непосредственно или через компетентные международные организации в формулировании и разработке международных норм, стандартов и рекомендуемых практики и процедур, соответствующих настоящей Конвенции, для защиты и сохранения морской среды с учетом характерных региональных особенностей [2].

Как универсальные, так и региональные международные договоры требуют, чтоб при возникновении чрезвычайных ситуаций на море государства взаимодействовали и осуществляли все возможные меры для устранения реальной опасности и минимизации вреда морской среде.

Давая характеристику способам сотрудничества государств по преодолению проблем загрязнения морской среды необходимо обратить внимание не только на правовое регулирование, но и на институции. Основной из них является Международная морская организация.

Международная морская организация (ИМО) является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, отвечающим за безопасность судоходства и предотвращение загрязнения моря и атмосферы судами; в этом качестве она играет существенную роль в достижении целевых показателей, указанных в названии миссии Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития " Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития».

Благодаря деятельности ИМО было начато создание масштабной программы, связанной с предотвращением и ликвидацией загрязнения морской среды, а также установлением ответственности. Главным итогом этой работы стало принятие в 1973 году Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов, широко известной под аббревиатурой МАРПОЛ [3]. Эта Конвенция является основной международной конвенцией по вопросам предотвращения загрязнения морской среды судами в процессе их эксплуатации или в результате аварии и была ратифицирована многими государствами.

С самого начала в МАРПОЛ рассматривалось загрязнение не только нефтью с судов (об этом говорится в приложении I), но и вредными веществами, такими как химические вещества, перевозимые наливом (приложение II); вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке (приложение III); сточными водами с судов (приложение IV), а также мусором с судов (приложение V). В соответствии с приложением V общий запрет распространяется на сброс любого мусора с судов, при этом на сброс пластмасс наложен полный запрет, применяемый в глобальном масштабе.

Позже, в 1997 году, ИМО добавила в МАРПОЛ новое приложение VI, касающееся загрязнения атмосферы с судов. Сегодня в приложении VI рассматриваются вопросы загрязнения воздуха в результате выбросов серы и других вредных отходов.

В настоящее время расширенная, измененная и обновленная конвенция МАРПОЛ остается одним из наиболее значимых и всеобъемлющих международных договоров в сфере охраны и защиты морской среды. Обеспечивая прочную основу для значительного и постоянного сокращения загрязнения с судов, Конвенция сохраняет свою актуальность и сегодня.

Хоть и МАРПОЛ посвящена непосредственно аварийным и эксплуатационным выбросам с судов, ИМО также активно, хотя и косвенно занимается проблемами загрязнения морской среды из наземных источников, руководствуясь для этого Лондонской конвенцией о предотвращении загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года и Протоколом к ней от 1996 года. В Протоколе применяется умеренный подход, в соответствии с которым запрещается сброс отходов в море, за исключением нескольких видов, указанных в списке разрешенных отходов, таких как отходы драгирования.

Если обратиться к другим партнерствам, связанным с океанами, то ИМО выступает партнером и секретариатом Объединенной группы экспертов по научным аспектам защиты морской среды (ГЕСАМП), которая консультирует систему Организации Объединенных Наций в области научных аспектов защиты морской среды. ГЕСАМП проводит оценку экологической опасности вредных веществ, перевозимых на судах, и рассматривает заявления об использовании «активных веществ» в системах управления балластными водами, тем самым внося вклад в нормативную деятельность ИМО. ГЕСАМП также проводит систематический обзор новых и возникающих вопросов для информирования девяти поддерживающих ее организаций системы Организации Объединенных Наций [14, с. 87].

Совместно с Продовольственной и сельскохозяйственной организацией Объединенных Наций ИМО также является одним из соучредителей Глобального партнерства по морскому мусору - организации, занимающейся вопросами образующегося в море морского мусора, которая находится в ведении Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде [7].

Также ИМО сотрудничает с Международным агентством по атомной энергии (МАГАТЭ) по разработке стандартов безопасности ядерных судов и предотвращения радиоактивному загрязнению при перевозке радиоактивных материалов морским путем.

Говоря об охране морской среды, ее сохранении и устойчивом использовании морского биологического разнообразия, следует отметить, что в ряде областей в последнее время были приняты или принимаются регламентационные меры. В частности, это касается применения ограничения по содержанию серы, введенного Международной морской организацией с 2020 года, управления балластными водами, мер по борьбе с биообрастанием, снижения загрязнения пластмассовыми отходами и микропластиком, требований обеспечения безопасности новых топливных смесей и альтернативных видов судового топлива, а также сохранения и устойчивого использования морского

биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции [10].

Опыт ИМО в минимизации загрязнения морей, океанов и атмосферы с судов говорит сам за себя. Организация твердо намерена продолжать силами своих государств-членов и партнеров разработку, поддержку и осуществление комплекса глобальных норм с целью обеспечения охраны и защиты Мирового океана.

Необходимо отметить, что наряду с Международной морской организацией, есть и другие международные организации, и органы, деятельность которых направлена на охрану и защиту морской среды. Среди них есть Международный орган по морскому дну, который в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 является межправительственной организацией, осуществляющей контроль за добычей полезных ископаемых с морского дна и защиту окружающей среды от любого вредного воздействия от такой деятельности [8].

Также, необходимо отметить Межправительственную океанографическую комиссию ЮНЕСКО, как органа ООН, который содействует международному сотрудничеству в сфере охраны морских пространств путем оценки морской среды и морского биологического разнообразия [9].

Подводя итоги данной работы, можно сделать вывод, что несмотря на постоянное развитие международно-правового регулирования отношений государств в сфере охраны окружающей природной среды, остается значительное количество проблем, требующих своего решения, связанных с сохранением морской среды и ее защитой. Одной из таких является проблема международного контроля за соблюдением международных договорных обязательств. Усилия государств должны быть направлены не только на развитие нормативной базы, а и на создание институтов, обеспечивающих достижения общих целей для всех участников международных отношений. В частности, важен опыт таких органов как Международная морская организация, ГЕСАМП, МАГАТЭ, Международный орган по морскому дну, Межправительственная океанографическая комиссия ЮНЕСКО. Однако, несмотря на их деятельность, следует отметить, что и обязанностью каждого государства является обеспечение и контроль за сохранением морской среды, которая является основой жизнедеятельности всего человечества.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция о защите Черного моря от загрязнения (Бухарест, 21 апреля 1992 г.) [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/901892843> (дата обращения: 10.04.2021).
2. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (подписана в Монтего-Бэй 10 декабря 1982 г., вступила в действие 16 ноября 1994 г.) // Собрание законодательства РФ. – 1997. - №48.
3. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов от 2 ноября 1973 г. (измененная Протоколом 1978 г. (MARPOL 73/78) (с изменениями на 26 сентября 1997 г.)) [Электронный ресурс]. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/901764502> (дата обращения: 10.04.2021).
4. Гуцуляк В.Н. Международное морское право (публичное и частное): Учеб. пособие для студ. Вузов / В.Н. Гуцуляк. – Ростов н/Д.: Феникс, 2006. – 410 с.
5. Ефремов В. С., Ефремов Н. В. Международное морское право о защите и сохранении морской среды. В кн.: Международно-правовой режим использования научно-исследовательских судов: Научное издание / Кол. авторов, рук. авт. кол. А. А. Щипцов. К.: «Наукова думка», 1996. - 383 с.
6. Ковалев А.А. Современное международное морское право и практика его применения: монография / А.А. Ковалев. М.: Научная книга, 2003. - 960 с.
7. Леусенко И.В. Международное сотрудничество в области охраны морской среды от загрязнения с судов / Вестник ОНУ имени И.И. Мечникова. М: «Правоведение». 2018. № 1.)
8. Международный орган по морскому дну [Электронный ресурс] // Организация объединенных наций: [сайт]. URL: <https://www.un.org/ru/law/lawsea/seabed/> (дата обращения: 10.04.2021).
9. Межправительственная океанографическая комиссия [Электронный ресурс] // Организация объединенных наций: [сайт]. URL: <https://ru.unesco.org/courier/2021-1/mezhpravitelstvennaya-oceanograficheskaya-komissiya-istoriya-sozdaniya> (дата обращения: 10.04.2021).
10. Обзор морского транспорта за 2020 год URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary_ru.pdf (дата обращения: 10.04.2021).
11. Сперанская Л.В. Международно-правовая охрана морской среды. – М.: Наука, 1978. – 176 с.
12. Чумаченко В.А. Современные правовые проблемы международного сотрудничества в области защиты и сохранения морской среды от загрязнения и пути их преодоления // Океанский менеджмент №2(7) 2020 – 58с.
13. The Law of the Sea (3rd Edition) by Churchill, Robin Rolf; Lowe, Alan Vaughan (1999), p.328.
14. United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2016 (UNCTAD/RMT/2016), pp. X, p. 87.

Для цитирования: Васильев С.А. Проблемы обеспечения экологической безопасности торгового мореплавания // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С. 18-22.

Васильев С.А.

*Севастопольский государственный Университет
Юридический институт*

Заместитель директора по развитию и научной работе, к.ю.н.

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ¹

Аннотация. Осуществление общественных отношений в сфере осуществления международных торговых перевозок предполагают новые условия обеспечения их безопасности. Состояние защищенности в данном случае предполагает не только вопросы сохранности грузов, судов или экипажа, но и экологии. Современная литература вслед за градацией отраслей российского права разделяет вопросы обеспечения безопасности торгового мореплавания и защиты окружающей природной среды, однако целесообразней рассматривать данную проблематику комплексно, осуществляя тем самым поиск общих универсальных решений. Именно такой подход может позволить реализовать комплексные меры по сохранению нормального стабильного режима организации торгового мореплавания. Данная работа посвящена именно такому подходу при рассмотрении вопросов обеспечения экологической безопасности в морской среде. Параллельно были предложены отдельные организационно-правовые меры, а также поднята проблематика отдельных аспектов торгового мореплавания.

Основной вывод посвящен постановке вопроса о возможности объединения усилий различных субъектов для обеспечения комплексной безопасности торгового мореплавания, которые могут быть объединены в едином международно-правовом документе. Применение данного предложения на практике потенциально способно оказать организационно-правовое воздействие на политику различных государств и отдельных субъектов коммерческой деятельности в части обеспечения максимальной защищенности самого широкого круга субъектов морских торговых перевозок.

Ключевые слова. Торговое мореплавание; экология моря; морская среда; обеспечение безопасности; международное регулирование; морское право; морская политика; взаимодействие государств.

PROBLEMS OF ENSURING THE ECOLOGICAL SAFETY OF MERCHANT SHIPPING

Abstract. The implementation of public relations in the field of international trade transportations presuppose new conditions for ensuring their safety. The state of security in this case involves not only the safety of cargo, ships or crew, but also the environment. The modern literature, following the gradation of the branches of Russian law, divides the issues of ensuring the safety of merchant shipping and the protection of the natural environment, however, it is more expedient to consider this issue in a comprehensive manner, thereby searching for common universal solutions. It is this approach that can make it possible to implement comprehensive measures to maintain a normal stable regime for organizing merchant shipping. This work is devoted to just such an approach when considering the issues of ensuring environmental safety in the marine environment. In parallel, certain organizational and legal measures were proposed, and the problems of certain aspects of merchant shipping were also raised.

The main conclusion is devoted to raising the question of the possibility of combining the efforts of various actors to ensure the integrated safety of merchant shipping, which can be combined in a single international legal document. The application of this proposal in practice is potentially capable of exerting an organizational and legal impact on the policies of various states and individual subjects of commercial activity in terms of ensuring maximum protection of the widest range of subjects of maritime trade.

Keywords. Merchant shipping; ecology of the sea; marine environment; security; international regulation; maritime law; maritime policy; interaction of states.

Проблему обеспечения безопасности торгового мореплавания следует воспринимать, в том числе с точки зрения актуализации экологических угроз. Международное морское мореплавание влечет за собой серьезный ущерб окружающей природной среде, являющийся частью неуклонного ухудшения экологической обстановки на планете. Обозначенным тенденциям необходимо противодействовать, прежде всего, на международно-правовом уровне.

Немаловажную роль в решении организационных вопросов коммерческого судоходства играет Международная морская организация. Она занимается обеспечением безопасности морского судоходства и противодействием загрязнению окружающей среды [1]. Согласно требованиям ст. 39 Кодекса торгового мореплавания Российской

¹ Данная научная работа была выполнена в рамках внутреннего гранта ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет». Проект № 26/06-31 «Правовое регулирование финансовых, имущественных и организационных отношений в сфере торгового мореплавания».

Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ перед регистрацией в российских реестрах судно должно иметь идентификационный номер, присвоенный указанной международной организацией. А он присваивается только при условии соблюдения ряда технических требований к судну, которое не может угрожать окружающей природной среде [2].

Кроме этого, вопросы противодействия загрязнения моря морскими судами регулируется Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов от 2 ноября 1973 года [3], Международным кодексом постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ) от 17 июня 1983 года [4], Международным кодексом морской перевозки опасных грузов 1965 года [5] и др.

На основании данных документов Международная морская организация постоянно ужесточает требования к судам, их двигателям, используемому ими топливу, например, в части процентного содержания серы [6], что в своей совокупности влияет на снижение уровня загрязнения моря. Традиционно судовладельцы используют топливо низкого качества, а также крайне мало используется экологически менее вредное биодизельное топливо [7]. Другими примерами такого рода повышения экологических требований можно считать новые ограничения по содержанию перевозимых грузов, которые также могут навредить окружающей природной среде [8, 9] и др.

Организация судоходства полностью не исключает разливов нефти и иного загрязнения вод. Само по себе морское сообщение негативно сказывается на флоре и фауне. Так, в Восточном Средиземноморье учеными отмечается сравнительно низкое содержание питательных веществ в виду незначительной связанности Средиземного моря с Атлантическим океаном и активным использованием вод в данной местности для организации мировой торговли (около 30 % мирового торгового оборота в транспортном выражении) [10].

Общий уровень загрязнения морских вод ярче всего отражается на прибрежных и портовых городах [11], влияя на здоровье жителей таких территорий. Это объясняется также тем, что корабли приносят в порты чуждые данной местности микроорганизмы на корпусе судна и в балласте, влияющие на природную среду [12].

Кроме того, организация судоходства предполагает утилизацию отходов с кораблей, приходящих в порты и находящихся там. Это также оказывает значительную нагрузку экологического характера на города [13]. Рассматривая в этой связи ситуацию вокруг города федерального значения Севастополя, необходимо обратить внимание на то, что данный регион с формальной точки зрения выступает крупной городской агломерацией, которая по своей сущности не может иметь полигонов для утилизации мусора [14]. Соседняя Республика Крым вряд ли согласится размещать такие отходы на своей территории, также будучи обладательницей большого количества торговых портов. Севастополь по своим природно-ландшафтным условиям является весьма удачным местом для стоянки самых разных кораблей, что обуславливает существенную нагрузку с точки зрения утилизации отходов. В настоящее время в условиях нахождения в эпицентре мер негативного экономического воздействия против России [15] порты данного города задействованы незначительно. Так, в 2013 году в Севастопольском морском порту было обработано 4,8 миллионов тонн грузов, в 2017 году «Севморпорт» задействовал только 7% мощности, которая составила около 315 тысяч тонн [16]. В то же время грузооборот Мурманского морского торгового порта в 2019 году превысил 17,5 миллионов тонн [17]. Морской порт Владивосток и вовсе за 2019 год обработал 624,5 миллионов тонн [18]. Однако с момента снятия «санкций» и активизацией морского торгового мореплавания данная проблема встанет достаточно остро.

В век современных развитых технологий обращает на себя внимание многообразие источников загрязнения окружающей среды. При этом данный антропогенный фактор точнее обозначать как негативное воздействие человека или нанесение ущерба, т.к. вред может быть причинен даже излишним шумом, который издает судно и распространяет его в морских водах. В настоящее время разрабатываются методики измерения такого негативного воздействия [19], что также обещает найти свое отражение в международном правовом регулировании, когда в нормативных актах появятся предельно допустимые уровни шума, издаваемого судном. Данное антропогенное воздействие на природу в определенных местностях может быть

измерено, а при несоблюдении соответствующих правил владельца или капитана корабля необходимо привлекать к ответственности в зависимости от того, по чьей вине такое негативное воздействие было осуществлено.

Звуковое воздействие судов оказывает негативное воздействие не только на природу, но и на культурное наследие человечества – затонувшие корабли и даже целые города [20], которые могут быть открыты миру или в настоящее время являются объектом достопримечательности [21]. Например, у берегов Крымского полуострова одной из туристически востребованных достопримечательностей является подводный музей [22], который также, как и любые другие объекты природы или культурного наследия, могут быть подвергнуты негативному антропогенному воздействию [23].

Совершенно справедливыми представляются предложения А.Н. Вылегжанина и Э.Ф. Пушкаревой, связанные с уточнением правового статуса особо охраняемых морских районов, к которым должен применяться специальный международно-правовой режим, нацеленный на сохранение флоры и фауны морской и прибрежной среды. Тем более, что авторы допускают в данном случае международное регулирование рамочных правил с их детализацией во внутригосударственном законодательстве [24], что представляется весьма актуальным для решения рассматриваемой проблемы. Такие уточнения в случае с Крымским полуостровом вполне могут быть урегулированы внутренним законодательством, по крайней мере на период действия международных мер негативного экономического воздействия («санкций»). Например, установление особых экологических требований для осуществления международного торгового мореплавания, но с учетом баланса между экологической безопасностью и логистической привлекательностью портов полуострова.

Помимо указанных мер правового характера ученые предлагают меры, обеспечивающие организационные способы решения данной проблемы – упорядочивания системы управления отходами. Такие позиции основаны на сознательности каждого моряка [25], но и от капитана корабля в данном случае тоже зависит немало.

В этой связи предлагается разработать единые «минимальные» экологические стандарты и требования, которые каждое государство региона должно предъявлять к судам, осуществляющим заходы в порты этого государства. Например, установление правового режима земель и земельных участков, прилегающих к акватории морских вод [26]. Утвердить обязательность применения этих стандартов на уровне многостороннего международного договора с участием заинтересованных государств, с учетом специфики и существующих проблем соответствующих территорий.

Рассмотрение вопроса обеспечения безопасности при осуществлении международного торгового мореплавания должно носить комплексный характер. Предложенные меры по защите экологии может найти свое отражение в одном общем документе. Такие меры обусловлены необходимостью принятия радикальных мер для защиты окружающей природной среды, в том числе с точки зрения защиты флоры и фауны мирового океана. Другими словами экологические правонарушения необходимо возводить на уровень серьезных преступлений. Подтверждением такого подхода к решению существующих вопросов могут служить очевидные проблемы глобального потепления [27, 28] и изменения климата на планете в целом [29, 30], способные нанести куда больший ущерб человечеству [31], чем пиратство или контрабандизм. В конце концов, в своем физическом выражении экологические проблемы создают определенные угрозы для судоходства с точки зрения навигации, адаптации технических средств судна под новые климатические условия в регионе традиционного мореплавания и т.д.

В данном случае речь не должна идти о некоем подобии международного морского уголовного кодекса, выстроенному по аналогии с разделом IX Уголовного кодекса Российской Федерации от 13 июня 1996 года № 63-ФЗ [32], где в одном структурном формировании нормативного акта стоят меры государственно-правового противодействия терроризму и экологическим преступлениям.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция о Межправительственной морской консультативной организации от 6 марта 1948 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XX. - М., 1961. С. 640-658.

2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1999. 3 мая. № 18. Ст. 2207.
3. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов от 2 ноября 1973 года // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru>. (дата обращения – 28 ноября 2017 года).
4. Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ) от 17 июня 1983 года // Бюллетень международных договоров. 2011 (приложение № 1, ч.3). С. 93-173.
5. Международный кодекс морской перевозки опасных грузов 1965 года // Взято из СПС «Консультант Плюс».
6. Резолюция № МЕРС.305(73) Международной морской организации «Поправки к Приложению к Протоколу 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней. Поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ (Запрет на перевозку не соответствующего требованиям судового топлива, предназначенного для сгорания с целью обеспечения движения или эксплуатации судна)» от 26 октября 2018 года // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>. (дата обращения – 8 июня 2020 года).
7. Clume S.F., Belchior C.R.P., Gutiérrez R.H.R., Monteiro U.A., Vaz L.A. (2019) Methodology for the validation of fuel consumption in diesel engines installed on board military ships, using diesel oil and biodiesel blends // Journal of the Brazilian Society of Mechanical Sciences and Engineering. № 41(11). С. 516.
8. Резолюция № МСC.442(99) Международной морской организации «Поправки к Международному кодексу морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ)» от 24 мая 2018 года // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>. (дата обращения – 2 сентября 2020 года).
9. Резолюция № МСC.441(99) Международной морской организации «Поправки к Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс МКГ)» от 24 мая 2018 года // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>. (дата обращения – 2 сентября 2020 года).
10. Telli Karakoç F., Ediger D., Günay A.S. (2018) Oil pollution in Turkish waters of the Mediterranean sea // Handbook of Environmental Chemistry. № 84. С. 179-197.
11. Le V.V., Truong T.H. (2020) A simulation study to assess the economic, energy and emissions characteristics of a marine engine equipped with exhaust gas recirculation // AIP Conference Proceedings. № 2207,0000135.
12. Gibson M., Murphy A.J., Pazouki K. (2019) Evaluation of environmental performance indices for ships // Transportation Research Part D: Transport and Environment. № 73. С. 152-161.
13. Melón S.A., Barreiros A.M., Godinho V.C. (2019) Optimization of the ship waste management system in the port of Lisbon // Wastes: Solutions, Treatments and Opportunities III - Selected papers from the 5th International Conference Wastes: Solutions, Treatments and Opportunities. С. 81-86.
14. Кулагин А.А. (2019) Правовые аспекты внедрения в городе федерального значения Севастополе территориального деления // Сборник выступлений по итогам проведения Первого Севастопольского юридического форума, прошедшего 27-28 сентября 2018 года на базе Юридического института Севастопольского государственного университета / отв. ред. С.А. Васильев. — М.: Центркаталог. С. 291-295.
15. Лабин Д.К., Потье Т. (2019) Международное право должно быть международным. Размышления о книге Антеи Робертс «Является ли международное право международным?» // Московский журнал международного права. № 4. С. 6-17.
16. Кравченко Г. Севастополь: умирающий порт «федерального значения» // Портал «Крым. Реалии». URL: <https://ru.krymr.com/a/sevastopol-umiraushchiy-port-federalnogo-znacheniya/30010938.html>. (дата обращения – 14 января 2021 г.).
17. По итогам 2019 года грузооборот Мурманского морского торгового порта впервые в истории превысил 17,5 миллионов тонн // Портал «Seldon. News». URL: <https://news.myseldon.com/ru/news/index/221047743>. (дата обращения – 14 января 2021 г.).
18. Рост грузооборота Владивостокского морского торгового порта за 2019 год составил 10,5% // Портал «Ati.su». URL: <https://news.ati.su/news/2020/01/09/rost-gruzooborota-vladivostokskogo-morskogo-torgovogo-porta-za-2019-god-sostavil-105-181200/>. (дата обращения – 14 января 2021 г.).
19. Faggio A., Viscardi M., Coppola T., Rizzuto, E. (2018) A numerical code for underwater noise propagation // MATEC Web of Conferences. № 210,05017.
20. Winton T. (2018) Quantifying shallow-buried maritime archaeological material using SBP acoustics: Experimental and in-situ wrecksite survey approaches // 2017 IEEE/OES Acoustics in Underwater Geosciences Symposium, RIO Acoustics 2017. 2018-January. С. 1-6.
21. Bethencourt M., Fernández-Montblanc T., Izquierdo A. (2018) Study of the influence of physical, chemical and biological conditions that influence the deterioration and protection of Underwater Cultural Heritage // Science of the Total Environment. № 613-614. С. 98-114.
22. Подводный музей «Аллея вождей» в Крыму на Тарханкуте // Сайт «Черноморие». URL: <https://xn--e1aairegbme7d.xn--p1ai/2018/07/14/podvodnyj-muzej-alleya-vozhdej-v-krymu-na-tarhankute/>. (дата обращения – 23 апреля 2020 г.).
23. Коваль В.Н., Стаценко О.С. (2016) Подводное культурное наследие: вопросы правового обеспечения // Юрист. № 14. С. 35-40.
24. Вылегжанин А.Н., Пушкарева Э.Ф. (2019) Международно-правовые вопросы установления морских охраняемых районов // Московский журнал международного права. № 3. С. 22-46.
25. Rebelo J.B., Jerónimo J.S., Teodoro M.F., Lampreia S.P. (2019) Preliminary reflexion about waste management plan in NRP ships // AIP Conference Proceedings. № 2186,090010.
26. Салиева Р.Н. (2018) Правовое регулирование отношений, связанных с очисткой акваторий внутренних морских вод в Российской Федерации // Юстиция. № 1. С. 32-47.

27. Губенков А.Н., Фёдорова О.С. (2014) Математическое моделирование глобальных процессов: разрешение парадокса альbedo земли и глобального потепления // Вестник Саратовского государственного технического университета. Т. 3. № 1 (76). С. 7-15.
28. Серов М.С. (2010) Глобальное потепление. – М.: Книжный Клуб Книговек. - 414 с.
29. Изменение климата, климатообразование: учебно-методическое пособие; сост. М.А. Мотошкина, Д.М. Аюшеева. - Улан-Удэ: Изд-во Бурятского госуниверситета, 2019. - 213 с.
30. Полонский А.Б. (2020) Изменения климата: мифы и реальность. - Севастополь: Ин-т природно-технических систем. - 222 с.
31. Ревич Б.А. (2019) Изменение климата и здоровье: оценки, индикаторы, прогнозы: монография / под ред. д.м.н., проф. Б.А. Ревича и к.ф.-м.н. А.О. Кокорина. – М.: ИНП. – 191 с.
32. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 года № 63-ФЗ (ред. от 31 июля 2020 года) // Собрание законодательства РФ. 1996. 17 июня. № 25. Ст. 2954.

Для цитирования: Зайцева А.И. Автономные морские суда - новый рубеж для страхового и юридического сообщества // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С. 22-25.

Зайцева А.И.

*ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, Кафедра Международного и морского права
Студент магистратской подготовки*

АВТОНОМНЫЕ МОРСКИЕ СУДА - НОВЫЙ РУБЕЖ ДЛЯ СТРАХОВОГО И ЮРИДИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА

Аннотация. Морская отрасль в настоящее время переживает кардинальные технологические изменения в результате развития передовых средств автоматизации на беспилотных морских судах. Когда до включения в морскую транспортную сеть еще считались десятилетия, передовая автоматизация уже становилась жизнеспособной альтернативой для некоторых сегментов отрасли как способ снижения эксплуатационных расходов, повышения безопасности и повышения эффективности. Однако эта новая революционная технология порождает уникальные юридические, нормативные и страховые вопросы, ответы на которые труднодостижимы.

Ключевые слова. Автономные морские суда; морской транспорт; страхование; автоматизация; дистанционное управление.

AUTONOMOUS MARITIME VESSELS - A NEW FRONTIER FOR THE INSURANCE AND LEGAL COMMUNITY

Abstract. The maritime industry is currently undergoing a dramatic technological change as a result of the development of advanced automation tools on unmanned marine vessels. Back in the decades before being incorporated into the maritime transport network, advanced automation was already emerging as a viable alternative for some segments of the industry as a way to reduce operating costs, improve safety and improve efficiency. However, this revolutionary new technology raises unique legal, regulatory and insurance questions that are difficult to answer.

Keywords. Autonomous sea vessels; sea transport; insurance; automation; remote control.

Автономные (или беспилотные) морские суда были и продолжают активно обсуждаться. Они входят в повестку дня почти всех семинаров, связанных с транспортом. Как и в случае со всеми техническими разработками, неизбежно будут появляться риски. С точки зрения страховщика, это новая территория, и эти новые риски трудно оценить¹.

Следовательно, можно утверждать, что технология существует. Тем не менее, еще предстоит разгадать ряд проблем, прежде чем мир увидит автономные корабли в более крупных масштабах. Некоторые из проблем связаны с инфраструктурой: портами, фарватерами, обработкой грузов и т. д. Другие проблемы носят политический, географический и нормативный характер.

Термин «морское автономное судно» охватывает многие уровни автономии, от судов, на борту которых все еще есть экипаж, до судов с дистанционным управлением и до полностью автономных судов.

Если беспилотные автомобили стали частью повседневной жизни не только в воздухе, но и на море, то в случае с морем до настоящего времени это означало

¹ Во время Афинского форума SMART4SEA 2020 года Джон Саутэм, руководитель отдела предотвращения потерь, The North of England P&I Association Limited, сосредоточил внимание на перспективах P&I автономных судов и новых технологий в целом. Как он объясняет, с появлением автоматизации родились и новые риски.

небольшие платформы, работающие у берегов, как правило, для исследований. Однако уже проводятся эксперименты с более крупными грузовыми судами, предназначенными для работы в открытом море.

Многие компании, в основном из Скандинавских стран и Японии, работают над полноразмерными автономными судами с целью получения возможностей грузового или даже пассажирского судна¹.

Автономные суда также рассматриваются как объекты, требующие нового подхода в регулировании и законодательстве.

Какие барьеры уже существуют? Барьеры, такие как действующие кодексы и соглашения. Для этого ИМО² в настоящее время проводит обзор этих кодексов в надежде провести анализ пробелов для автономных судов, но это может занять некоторое время.

Что, если произойдет столкновение между пилотируемым судном и полностью автономным судном, кто на автономном судне берет на себя эту ответственность? Придется ли судовладельцу искать спасения у программистов или разработчиков программного обеспечения?

Взаимодействие между автономными кораблями и большими пилотируемыми кораблями, вероятно, может быть решено путем обмена маршрутами и координации. Однако многое остается неизвестным в отношении того, как справляться с взаимодействием между более мелкими судами, такими как прогулочные суда, прибрежные рыболовы и, например, каяки в прибрежных районах.

А если на таком судне возникла неисправность, которая привела к столкновению, которое могло быть связано исключительно с неисправностью программного обеспечения, следует ли признать единоличную ответственность производителя и будет ли это покрываться его страховкой ответственности за качество продукции? Хотя ответы на эти вопросы в настоящее время остаются неясными.

В той степени, в которой беспилотное судно управляется или контролируется с берега, возникает вопрос, может ли в соответствии с текущим состоянием морского права считаться капитаном находящийся на берегу судовой диспетчер? Находящийся на берегу судовой диспетчер, сидящий за своим пультом управления, будет нести ответственность за управление транспортом, перевозящим ценный груз. Как и капитан, диспетчер берегового судна должен обладать определенными качествами, такими как рассудительность, способность хорошо общаться, хладнокровие в чрезвычайных ситуациях. Береговой судовой диспетчер должен обеспечивать надлежащее наблюдение и двигаться с безопасной скоростью.

На случай, если в море что-то пойдет не так, потребуется надежный запасной план. Риск огромен, поскольку на более крупных торговых автономных судах будет находиться груз на миллионы долларов. Кто был бы там, если бы компьютерные системы вышли из строя?

Каким будет отношение к риску удаленных экипажей или полностью автономного судна. Например, судно, движущееся в плохую погоду с экипажем на борту, будет иметь другое восприятие ситуации потенциально по сравнению с удаленным экипажем или автономным судном, где они могут чувствовать и видеть воздействие моря.

Как показано, некоторые из текущих рисков будут аналогичными и для автономных судов, например, загрязнение и груз, даже в отношении заявлений людей, риски сохранятся, неужели мы не избавимся от претензий людей полностью? Короче говоря, мы не ожидаем, что претензии людей исчезнут, их внимание может сместиться на полностью автономные суда. Но в какой степени это затронет людей? В этой отрасли по-прежнему будут люди, даже третьи стороны, такие как стивидоры и пилоты.

Кибератаки уже вызвали множество проблем, но представьте себе проблемы, которые они могут вызвать для полностью автономных судов или даже для центра дистанционного управления на берегу. Должны ли мы учитывать не только кибербезопасность, но и физическую безопасность не только судна в зонах повышенного риска, но и центра управления на берегу?

¹ В течение двух с половиной лет будут построены два автономных корабля с возможностью дистанционного управления и всей необходимой инфраструктурой.

² Международная морская организация 1959 г. <https://www.un.org/ru/ecosoc/imo/>

Что касается квалификации и подготовки экипажа, то в настоящее время жестких требований к таким судам вообще нет. Некоторые из уже используемых судов с дистанционным управлением не имеют моряков, а некоторые - только одного моряка среди большого числа операторов, не связанных с мореплаванием. Я не говорю, что это неправильно или правильно, но в настоящее время это не рассматривается такими инструментами, как ПДНВ¹. Есть попытки получить главу для стандарта обучения на автономных судах, но опять же, с учетом того, что технологии развиваются так быстро, будет ли она готова вовремя?

Кроме того, при рассмотрении претензий чрезвычайно важны мореходные качества. В настоящее время мореходные качества включают квалификацию экипажа. Поскольку в настоящее время нет стандарта, как это будет оцениваться? Обязанность перевозчика проявлять должную осмотрительность для обеспечения мореходности судна, что является основополагающим элементом Гаагско-Висбийских² правил и Роттердамских³ правил, в свете имеющейся судебной практики об общем состоянии судна будет подразумевать что управляющий ИТ-механизм и береговой судовой диспетчер должны функционировать удовлетворительно.

Что касается правил специальных конвенций, касающихся ущерба от загрязнения, они, похоже, остаются полностью неизменными.

Клубы P&I и поставщики услуг частично полагаются на советы независимых экспертов при решении проблем. Эксперты стали такими благодаря опыту и знаниям, которые они приобрели со временем. Итак, где же тот пул независимых экспертов, имеющих опыт работы с автономными судами, к которым мы можем обратиться за экспертным советом? Думая об автономных судовых операциях и потенциальных рисках, нужно ли страховым компаниям менять то, что они предлагают? Будут ли покрыты новые риски в рамках существующих полисов или необходимы новые страховые продукты?

С точки зрения Клуба, автономные суда обладают некоторыми значительными потенциальными преимуществами с точки зрения сокращения количества претензий, связанных с человеческой ошибкой при управлении судами. Клуб оценивает причину всех заявленных претензий, и в среднем 38% случаев вызваны человеческим фактором. Кроме того, примерно 42% претензий классифицируются как иски о травмах, которые значительно уменьшились бы, если бы автономные суда стали более обычным явлением, а также уменьшили бы счета за заработную плату.

А будет ли беспилотное автономное судно в море подвергаться более высокому риску пиратства или присутствие человека на борту при активных мерах пиратства будет более эффективным сдерживающим фактором для пиратского абордажа? Было бы наивно ожидать, что пираты и террористы исчезнут из открытого моря.

Может ли автономный корабль, управляющее программное обеспечение которого взломано с берега или другого корабля, считаться пиратским кораблем?

Имея это все в виду, возникли вопросы о применении ключевых международных конвенций, таких как Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., СОЛАС, и, возможно, самое главное, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. и МППСС. Однако можно со значительной степенью уверенности сделать вывод, что на беспилотные корабли будет распространяться подавляющее большинство существующих нормативных определений, конвенций и национальных законов.

Внимание сосредоточено на правилах 2 и 5 последней Конвенции, поскольку оба предполагают участие человека. В частности, Правило 2 требует от капитана и экипажа соблюдения Правил, а Правило 5 требует, чтобы каждое судно постоянно вело надлежащее слуховое и визуальное наблюдение. Возникает вопрос - как можно соблюдать любое из Правил, если на борту нет экипажа? Например, будет ли дистанционно управляющий береговой персонал, считаться капитаном или экипажем для целей Правила 2? Будет ли такое судно со встроенными камерами представлять собой

¹ Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года

² Гаагские правила (Гаага-Висби) Брюссель, 25 августа 1924 г. с изменениями от 23 февраля 1968 г.

³ Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Нью-Йорк, 2008 год)

«должное наблюдение», и нужно ли или возможно ли, чтобы судно соответствовало Правилу 5, если он работает по заранее запрограммированному маршруту?

Абсолютно необходима новая стандартизация безопасности. Может ли существующее морское право в принципе применяться? Какие существующие правила потребуют изменения или расширения и какие новые правила, возможно, придется разработать¹?

В свете этого очевидно, что необходимо будет внести поправки в существующую нормативную базу, чтобы она оставалась актуальной для автономных транспортных средств. Поэтому отрадно, что Международный морской комитет учредил Международную рабочую группу по морскому праву и беспилотным судам для разработки нового Кодекса. Однако, учитывая время, необходимое для достижения международного консенсуса по таким вопросам, кажется вероятным, что технология и использование автономных транспортных средств скоро превзойдут существующие правовые режимы².

Таким образом, можно сделать вывод, что морское право с его долгой историей, на первый взгляд, кажется относительно хорошо вооруженным для этой технологической инновации, и необходимая и, несомненно, обширная адаптация существующего государственного и частного морского права вряд ли приведет к революции.

Морская отрасль переживает кардинальные технологические изменения в результате развития передовых средств автоматизации беспилотных надводных судов. Предполагалось, что до интеграции в морскую транспортную сеть пройдут десятилетия, передовая автоматизация уже становится жизнеспособной альтернативой для некоторых сегментов отрасли как способ снижения эксплуатационных расходов, повышения безопасности и повышения эффективности. Однако эта новая революционная технология порождает уникальные юридические, нормативные и страховые вопросы, ответы на которые были труднодостижимыми. Список потенциальных вопросов политики и рисков почти бесконечен. В настоящее время еще рано пытаться ответить на все вопросы.

Пристатейный библиографический список:

1. Гаагские правила (Гаага-Висби) Брюссель, 25 августа 1924 г. с изменениями от 23 февраля 1968 г.
2. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года
3. Международная морская организация 1959 г. Режим доступа: <https://www.un.org/ru/ecosoc/imo/>
4. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Нью-Йорк, 2008 год)
5. Интернет-ресурс: URL: <https://www.ibanet.org/Article/NewDetail.aspx?ArticleUid=23B24FB0-0F7D-421D-AFBA-2B1747C0E9FA>
6. Интернет-ресурс: URL: <https://www.blankrome.com/publications/autonomous-vessels-legal-regulatory-and-insurance-issues>

Для цитирования: Комлева А.Л., Цветкова Ю.С. Правовой режим Черноморских проливов // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С.25-29.

Комлева А.Л.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Кафедра Международного и морского права, бакалавр

Научный руководитель: Цветкова Ю.С.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Кафедра Международного и морского права, старший преподаватель

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ЧЕРНОМОРСКИХ ПРОЛИВОВ

Аннотация. Черноморский регион был центром внимания еще с древних времен. Он интересовал как прибрежные, так и не прибрежные государства. Связан такой интерес был с тем, что в состав Черного моря входят проливы Босфор и Дарданеллы, а так же соединяющие эти проливы Мраморное море, что в свою очередь является единственным выходом черноморских государств в открытое море. Вопрос о проливах является неотъемлемой частью международных отношений уже на протяжении не одного века. Важнейшее

¹ Интернет-ресурс: URL: <https://www.ibanet.org/Article/NewDetail.aspx?ArticleUid=23B24FB0-0F7D-421D-AFBA-2B1747C0E9FA>

² Интернет-ресурс: URL: <https://www.blankrome.com/publications/autonomous-vessels-legal-regulatory-and-insurance-issues>

значение имела безопасность черноморских государств, а так же осуществление свободы судоходства торговыми судами и флотами этих государств, запертых географически в Чёрном море.

Ключевые слова. Черное море, пролив Босфор, пролив Дарданеллы, Мраморное море, международные отношения.

LEGAL REGIME OF THE BLACK SEA STRAITS

Abstract. The Black Sea region has been in the center of attention since ancient times. He was interested in both coastal and non-coastal States. This interest was due to the fact that the Black Sea includes the Bosphorus and Dardanelles Straits, as well as the Sea of Marmara connecting these straits, which in turn is the only outlet of the Black Sea states to the open sea. The Straits issue has been an integral part of international relations for centuries. The security of the Black Sea States, as well as the exercise of freedom of navigation by the merchant ships and fleets of these States, geographically confined in the Black Sea, were of paramount importance.

Keywords. Black Sea, Bosphorus Strait, Dardanelles Strait, Sea of Marmara, international relations.

Международные проливы - это естественные морские сужения, проход судов через которые и пролет летательных аппаратов в воздушном пространстве над которыми регулируются нормами международного права.[1]

Роль международных проливов в международных отношениях, безусловно, высока, это связано с тем, что общество заинтересовано в перевозке пассажиров и грузов, что в свою очередь способствует развитию межнациональных экономических, политических, культурных и других отношений. Также роль проливов обусловлена еще и тем, что они создают единую систему морских путей.

Черноморские проливы представляют собой путь из Чёрного в Средиземное море, состоящий из Мраморного моря, проливов Босфор и Дарданеллы.

20 июля 1936 года в городе Монтрё Великобритания, Франция, Югославия, Индия, Япония, Румыния, Турция и СССР заключили между собой конвенцию, целью которой являлось регулирование прохода через проливы, а так же установление безопасности Турции и других Черноморских государств.

Кроме этого, целью Конвенции 1936 года являлся пересмотр режима Черноморских проливах, установленным Лозаннским мирным договором 1923 года. Таким образом, после распада Османской империи были установленные и юридически закреплены современные границы Турции.

Основные положения, закреплённые в Конвенции Монтрё 1936 года являются следующими: [2]

1. В мирное и в военное время, когда Турция не является воюющей стороной, торговые суда пользуются правом свободного прохода и плавания в любое время суток, независимо от флага и груза;
2. В военное время, когда Турция является воюющей стороной, торговые суда, не относящиеся к стране, находящиеся в войне с Турцией, могут пользоваться правом свободы прохода и плавания, с условием того, что не оказывают поддержку противнику. В случае если Турция будет считать, что находится под угрозой непосредственной военной опасности, проход судов может продолжаться, однако, суда должны входить в проливы днем и проход должен будет совершаться по пути, указываемому в каждом отдельном случае турецкими властями.
3. Для прохода военных кораблей в проливах необходимо дипломатическое уведомление турецкого правительства. Обычный срок предварительного уведомления составляет восемь дней, а для не прибрежных держав Черного моря — пятнадцать дней. В предварительном уведомлении должны быть указаны пункт назначения, название, тип и количество судов, а также даты прохождения в первоначальном направлении и возвращения. Любое изменение даты должно быть предметом уведомления за три дня.
4. Пролет военных самолетов в зоне проливов запрещен.
5. Турция получает право немедленно ремилитаризовать проливы.
6. Конвенция заключается на срок в 20 лет. В последующем конвенция будет автоматически продлеваться на очередные пять лет, если один из подписантов не потребует ее расторжения.
7. Всякое судно, которое входит в проливы из Эгейского или из Черного моря, должно останавливаться у санитарной станции при входе в проливы, чтобы подвергнуться санитарному осмотру в рамках международных санитарных правил.

Так же стоит отметить, что Турция не имеет право запрещать проход кораблей, но она может устанавливать порядок и время их прохода.

Исходя из основных положений конвенции, можно сделать вывод, что Турция обладает устойчивым влиянием национального законодательства в регулировании режима прохода через проливы, что в свою очередь существенно ущемляет интересы других Черноморских государств, в том числе и Российскую Федерацию.

Пример тому, как Турция преобладает в регулировании проливах, может послужить ситуация, когда турецкое правительство в одностороннем порядке приняло решение ввести Регулирование судоходства с 1 июля 1994 года. Постановление давало право властям Турции приостанавливать судоходство в проливах не только в связи с форс-мажорными обстоятельствами, стихийными бедствиями, но и по ряду других причин, например, таких как проведение спортивных мероприятий или научных исследований. Конечно, это не исчерпывающий список обстоятельств, как закреплено в ст.24 настоящего Постановления и «в других аналогичных случаях».[3]

По истечению только четырёх лет Турция была вынуждена принять новую версию Регламента, которая учитывала противоречия по отношению к Конвенции 1936 года.

Другой пример - ситуация, сложившаяся во время Великой Отечественной войны, когда после нападения фашистской Германии на Советский Союз Турция закрыла проливы для военных кораблей СССР и его союзников. Одновременно с этим военные корабли и суда фашистских государств прошли через проливы в Черное море. Турция, как единственный гарант выполнения Конвенции, не препятствовала проходу воюющих кораблей и судов фашистских государств.

Мы считаем, что для исключения неравных прав в отношении Черного моря и Черноморских проливов необходимо пересмотреть Конвенцию 1936 года и привести ее нормы в соответствие с реалиями сегодняшнего дня, в том числе с текущими интересами прибрежных и не прибрежных государств.

Наше предложение о пересмотре конвенции в первую очередь связано со следующими изменениями:

1. Полная свобода судоходства в Черном море должна распространяться исключительно на торговые суда, а в случае военных судов должны быть целесообразные ограничения, которые основывались бы на справедливом балансе интересов Черноморских государств;

2. На сегодняшний день, нормы связывает военное присутствие третьих государств в Чёрном море лишь с военными интересами Турции. Для того чтобы обеспечить безопасность всех Черноморских государств в равной степени следует разработать и принять новую систему правовых мер.

Для достижения указанных целей необходимо, чтобы правовое регулирование таких морей осуществлялось только прибрежными государствами с учётом ряда общепризнанных договорных и обычных норм международного и международного морского права. Комиссия международного права ООН также может сыграть важную роль в реализации соответствующих принципов.

Для нашей страны интерес к Черноморским проливам имел и имеет особое значение. Во первых, это связано с тем, что благодаря им мы имеем выход к незамерзающим водам, что в свою очередь является важным элементов развития судоходства, торговли, экономического и культурного сотрудничества России с иностранными государствами. Во вторых, имея уверенность в Черноморских проливах и их защиты, мы можем и дальше развивать свой Черноморский флот и контролировать безопасность своей страны. Проливы имеют стратегическое значение для российского военно-морского флота еще и потому, что являются связующим звеном Черноморского флота с флотом и базой России на востоке страны, её севере и западе.

В настоящий момент многие учёные, дипломаты и политики высказываются насчет пересмотра Конвенции 1936 года. Исходя из этого, можно сделать вывод, что вопрос о её изменении является острым и требует особого внимания со стороны международного сообщества.

Кроме того, по поводу изменения положений Конвенции 1936 года высказал свое мнение В.Сизов. Он основывал его на снятии ограничений на движение военных судов,

проходящих через Босфор и Дарданеллы, а также на продлении их пребывания. Это повысило бы эффективность развертывания военно-морских сил НАТО на юго-восточном фланге блока и обеспечило бы наращивание военно-морской группировки в Черном море.[4]

Свое мнение по этому поводу высказал и председатель Комитета по международным отношениям Государственного Совета Республики Крым Юрий Гемпель. Он считает необходимым сократить продолжительность пребывания военных кораблей в Черноморских проливах, а также вызовы военных кораблей в Черноморские проливы должны согласовываться с государствами этого региона.[5]

Таким образом, он считает, что конвенция требует глобального пересмотра, особенно в части сокращения нахождения военных кораблей НАТО в Чёрном море, так как их присутствие стало слишком заметным, а их тоннаж давно перешел за черту допустимости установленной конвенцией.

Кудряшова Ю. С. также высказала свое мнение на эту тему. Она считает, что, несмотря на ряд спорных положений и периодически возникающие осложнения, Конвенция эффективно сдерживала конфликты и обеспечивала политический баланс в районе проливов в течение длительного периода времени.[6]

Всё же, мы считаем, что положения Конвенции 1936 года уходят на второй план, это связано с тем, что изменяются положения в Регламенте судоходства проливов, судам чаще отказывают в проходе и таким образом, международный авторитет конвенции начинает спадать.

В самой Турции уже несколько лет идут дискуссии между высокопоставленными политиками и администрацией президента о пересмотре участия Турции в Конвенции Монтрё. Хотя руководство страны не предпринимает никаких шагов по выходу из конвенции, оно дает понять, что не все ее положения соответствуют современным международным реалиям.

Например, заместитель оппозиционной партии Унзиле Юксель заявила, что конвенция Монтрё устанавливает суверенитет Турции над черноморскими проливами.[7] Это в свою очередь подтверждает заявление, сделанное нами в начале статьи.

Особо острое значение в настоящее время в Турции имеет вопрос, связанный со строительством нового канала «Стамбул», турецкие дипломаты считают, что строительство данного канала поставит под угрозу Конвенцию Монтрё.

Дипломаты Турции, в составе 126 человек написали письмо-обращение к президенту страны, в котором объяснили, почему строительство данного канала опасно. Они считают, что строительство канала «Стамбул» создаст предпосылки к пересмотру Конвенции Монтрё и таким образом, Турция может утратить суверенитет над проливами Босфор, Дарданеллы и Мраморным морем, что естественно является для них не выгодным.

На сегодняшний день вопрос с каналом «Стамбул» остается открытым. Неизвестно каким статусом будет обладать данный канал, и какими нормами регулироваться.

Исходя из сложившейся ситуации, можно выделить еще одну причину для пересмотра положений конвенции и устранения в ней национального законодательства Турции. Существует опасность в установлении статуса нового канала, который может допустить присутствие третьих государств в Чёрном море и пропуск туда их военных кораблей, что соответственно подрывает безопасность Черноморских стран.[8]

Подводя итог выше сказанному, хочется отметить, что Черное море, в силу своего географически закрытого расположения и наличия проливов, соединяющих его с Мировым океаном, исторически отличается по своему статусу и способу использования от других регионов Мирового океана. Оно, как и сто лет назад является важным международным политическим и экономическим элементом.

Конвенция Монтрё может допустить присоединение проливов Босфор и Дарданеллы к внутренним водам Турции, что в свою очередь скажется на Российской Федерации, а так же других черноморских и не черноморских держав.

Конечно, каждый, чьи интересы затрагивает данная конвенция будет выставлять свои доводы для её пересмотра или же наоборот высказывать аргументы за сохранение данной конвенции и её положений.

На сегодняшний день положения Конвенции 1936 года продолжают действовать, но мир не стоит на месте, он постоянно меняется и это в свою очередь требует от международных документов точности и актуальности.

Пристатейный библиографический список:

1. Жеребцова А.Н./Международное право: учебное пособие. М.: Проспект, 2015. 459 с.
2. Конвенция о режиме проливов (принята 20.07.1936г.) // ИПС КонсультантПлюс
3. Скаридов А.С. Правовой режим Азово-Черноморского бассейна и региональная безопасность // Евразийский юридический журнал. 2016. № 11 (102). С. 260-271.
4. Сизов В. «Значение Конвенции Монтрё в современных условиях» [Электронный ресурс] URL: https://zavtra.ru/books/v_sizov_znachenie_konventcii_montryo_v_sovremennih_usloviyah (Дата обращения: 13.04.2021)
5. В Крыму призвали пересмотреть конвенцию Монтре по Черному морю. 13.03.2019. URL: <https://ria.ru/20190330/1552247948.html>
6. Кудряшова Ю. С. О режиме черноморских проливов в прошлом и настоящем URL: <https://mgimo.ru/about/news/experts/o-rezhime-chernomorskikh-prolivov-v-proshlom-i-nastoyashchem/>
7. Почему в Турции хотят отказаться от конвенции по Черноморским проливам. 03.04.2021. URL: <https://riafan.ru/1416859-pochemu-v-turcii-khotyat-otkazatsya-ot-konventcii-po-chernomorskim-prolivam>
8. Скаридов А.С. Морское право: Учебник для магистров. М.: Издательство ЮРАЙТ, 2016. С.201
9. Сообщение о Берлинской конференции трех держав. Советский Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны, 1941 - 1945 гг.: Сборник документов. М., 1984. Т. 6. Берлинская (Потсдамская) конференция руководителей трех союзных держав - СССР, США и Великобритания (17 июля - 2 августа 1945 г.). Политиздат. 1980.
10. Гуцуляк В.Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). М.: Граница, 2017. 219с.

Для цитирования: Витолина Е.И. Правовое регулирование противодействия пиратству на море // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С. 29-38.

Витолина Е.И.

*ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова
Кафедра Международного и морского права, бакалавр*

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПИРАТСТВУ НА МОРЕ

Аннотация. В статье пиратство рассматривается как преступление международного характера, определяется правовое регулирование противодействия пиратству на море, выявляются какие есть пробелы в современном правовом регулировании, какие шаги лучше всего предпринять для улучшения международного сотрудничества в этой области, роль международных организаций в борьбе с пиратством, раскрывается роль международных организаций в борьбе с пиратством, актуальность данной проблемы. В работе предлагаются идеи создания единой системы противодействия пиратству, предусматривающий весь комплекс мер, предложены новые методы противодействия пиратству.

Ключевые слова. Пиратство/ преступления на море/ правовое регулирование противодействия/ пиратству морское пиратство как международное преступление/ борьба с пиратством / преступления на море.

LEGAL REGULATION OF COUNTER PIRACY AT SEA

Abstract. The article considers piracy as an international crime, considered the legal regulation of combating piracy at sea, identified what are the gaps in modern legal regulation, what steps are best to take to further improve international cooperation in this area, the role of international organizations in the fight against piracy, the urgency of this problem is revealed. The article proposes the idea of creating a unified system of countering piracy, which provides for a whole range of measures, proposed new methods of countering piracy.

Keywords. Crimes at sea; legal regulation of countering piracy; piracy; sea piracy as an international crime; struggle against piracy.

Преступления на море сейчас происходят по всему миру и нельзя не отметить, что их количество постоянно увеличивается. Подобные акты характеризуются высоким уровнем опасности для морских перевозок, людей и морской среды, приводят к уничтожению или повреждению судов, незаконному сбросу отходов в море, похищению моряков с целью выкупа и большому количеству материальных потерь для судовладельцев. По данным заместителя Генерального Прокурора РФ Александр

Звягинцев общий прямой и косвенный ущерб от современного морского пиратства оценивается в 13-16 миллиардов долларов¹.

В настоящее время не существует четкого перечня преступной морской деятельности, т.к. он постоянно видоизменяется и берет свое начало из преступлений на суше. Одной из проблем, угрожающих мировому порядку, следует считать пиратство на море. По данным международной консалтинговой компании Control Risks² в 2016 году 96 % морских преступлений – это случаи нападения пиратов. Пиратство тесно связано с такими международными преступлениями как терроризм, торговля людьми, оборот наркотических средств и оружия. Масштабность и постоянное увеличение нападений пиратов во многих регионах мира говорит об актуальности выбранной темы. Только за 2020 год было зафиксировано 195 нападений пиратов³. По сравнению со 162 случаями в 2019 году, число преступлений с каждым годом растет в стремительной прогрессии.

Доклады ИМВ по пиратству, которые публикуются ежегодно с 1991 года, позволяют сделать вывод, что борьба с преступностью на море не осуществляется на должном уровне и меры, принимаемые мировым сообществом по защите от пиратства, неэффективны. Отсутствие свободного движения судов по морским путям ведет к огромным экономическим потерям со стороны государств и портов, поэтому данная проблема требует незамедлительного решения.

Несмотря на то, что пиратство зародилось еще с первыми заходами судов в море и одновременно с морской торговлей, сейчас оно значительно выросло в масштабе, и сегодня является тяжким преступлением, обладающим высокой степенью общественной опасности. Глобальность данной проблемы объясняется тем, что затрагивает территории всего Мирового океана, препятствует судоходству и осуществлению вследствие этого безопасной торговли между странами, характеризуется огромными экономическими потерями. Если отслеживать динамику преступных деяний в районах, где проходят основные торговые пути, можно отметить значительный прирост пиратских преступлений. Особенно пугает отсутствие качественного контроля со стороны прибрежных государств.

Сегодня наблюдается, что страны не оказывают должной поддержки по борьбе с преступлениями, не фиксируют количество пиратских актов, не ведут учет и, следовательно, никак не отслеживают работу с данной проблемой на своей территории. Мировое сообщество обладает всеми должными ресурсами по противодействию пиратству, но оно не имеет под собой четкой структуры планирования дальнейших действий, обладает скудной нормативно-правовой базой, которая сложно применима к условиям современного мира. Мною не было найдено проектов, работ с должным анализом преступной деятельности на море, что затрудняет выявление способов решения этой проблемы.

Цель моей статьи: проанализировать правовое регулирование противодействия пиратству на море и определить, какие шаги лучше предпринять для дальнейшего совершенствования международного сотрудничества государств в этой области.

Пираты препятствуют мирному проходу судов. Они являются камнем преткновения для свободы навигации, и причиняет вред морским путям. Пиратство, безусловно, является международным преступлением, т.к. несет угрозу современному мировому порядку и препятствует полноценной коммуникации между государствами⁴. Их действия имеют разрушительный характер, и очень важно разобраться какие меры применяют государства в борьбе с морскими пиратами и какими соглашениями они руководствуются.

Первые попытки осуществлять защиту от пиратов начались еще в 20 веке. Членами Лиги Наций был подготовлен проект Конвенции о борьбе с пиратством 1926 г. Это был первый опыт самостоятельного упорядочивания международно-правовых норм,

¹ Ущерб от современного морского пиратства оценили в 16 миллиардов долларов. [Электронный ресурс] // Сайт РБК. Режим доступа: <https://www.rbc.ru/society/29/05/2009/5703d4509a79473dc814e9a9>, (дата обращения: 28.02.21)

² Control Risks Group [Электронный ресурс] // Режим доступа: www.controlrisks.com, (дата обращения: 28.02.2021)

³ (IMB)'s annual piracy report recorded an increase of piracy and armed robbery incidents in 2020. [Электронный ресурс] // Сайт International chamber of commerce, (дата обращения: 28.02.2021)

⁴ Пираты против свободы судоходства. [Электронный ресурс] // Сайт Морские вести России. Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/themes/1697/53299/>, (дата обращения: 28.02.2021)

касающихся пиратства¹. До этого борьба с пиратством осуществлялась двухсторонними соглашениями и международно-правовыми обычаями. Тогда в мире отсутствовал единый акт, содержащий общепринятое определение пиратства и методы противодействия ему. Однако в США было выражено мнение, что пиратство как явление почти перестало существовать и в правовом регулировании не нуждается. В 1930 году Гарвардским научным центром был предложен проект Международной конвенции о пиратстве 1930 г., определяющий понятие пиратства. К сожалению, данные проекты так и не вступили в силу, т.к. в то время пиратство не рассматривалось как преступление мирового масштаба и не воспринималось странами в качестве угрозы.

Нормы, регулирующие основные направления деятельности по борьбе с пиратством, требовали должной кодификации. Работа над определением понятия и сущности пиратства возобновилась в 1945 году после образования Организации Объединённых Наций (ООН). Данная международная организация в настоящее время занимает главенствующую позицию и обеспечивает международное сотрудничество между государствами по вопросам противодействия пиратству. Именно ООН принял множество международно-правовых норм по борьбе с пиратством. Устав ООН 1970 года содержит обязательство государств сотрудничать друг с другом и реализует один из основных принципов международного права². ООН на протяжении всей своей деятельности стремился активизировать работу между государствами в борьбе с пиратством. Когда морские районы Сомали подвергались множеству нападений, ООН принял множество резолюций с целью установления юрисдикции в отношении пиратских актов. Совет всячески старался обеспечить безопасность судоходства, осуществлял поддержку и техническую помощь Сомали, предлагал методики защиты и рекомендации, подключил ИМО. Однако данные действия не возымели должного влияния на международное сообщество и ситуация не улучшилась. На сегодняшний день район Сомали по-прежнему считается самым опасным и постоянно подвергаемым нападениям пиратов. Безусловно, деятельность ООН стимулирует международные организации и государства предпринимать меры по предоставлению помощи и взаимодействию между собой, если проанализировать работу в 2008 году, но данная система не отлажена, положения носят только рекомендательный характер.

Совет Безопасности ООН играет роль стимулятора при разработке и принятии новых международно-правовых норм противодействия пиратству. Отсутствие поддержки со стороны ООН приведет к невозможности борьбы с рассматриваемым преступлением, т.к. именно ООН реагирует на пиратские акты и осуществляет сопровождение морских судов в опасных зонах, способствует международному сотрудничеству.

Резолюции 1816, 1838 и 1846 годов, принятые Советом Безопасности ООН касаются борьбы против пиратства в открытом море или аналогичных действий в территориальном море Сомали. Резолюции Совета Безопасности ООН 1816, 2008 года, способствует оказанию помощи Сомали, путем разрешения выхода в территориальное море государствам для пресечения актов пиратства. Каждый разрешает государствам использовать «все необходимые средства» с этой целью, в соответствии с международным правом, регулирующим действия против пиратов. Таким образом, резолюции разрешают использование существующих полномочий только в соответствии с «законами мира», не разрешая прибегать к их принудительному применению. Резолюция Совета Безопасности 1851 разрешает государствам сотрудничать в сухопутной территории Сомали для пресечения пиратства на море и предусматривает, что такие действия должны приниматься в соответствии с «применяемым международным гуманитарным правом». Резолюции Совета Безопасности поощряют государства к сотрудничеству с правительством Сомали и, с этой целью, ООН может входить в территориальные воды Сомали для осуществления любых действий против пиратов. Пока действия Совета Безопасности ООН кажутся недостаточно направленными на решение проблем, т.к. резолюции применяются исключительно в районах Сомали и не устанавливают прецедента на обычное международное право. Ситуация, где судна

¹ Корсары XXI века. [Электронный ресурс] // Газета Коммерсантъ. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/2289518>, (дата обращения: 28.02.2021)

² Устав Организации Объединённых Наций 1945 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. Вып. XII. – М., 1956. – С. 14-47.

ежедневно подстерегают в море опасные пираты, требует более надежных и решительных действий для установления международного мира.

Полноценная кодификация норм была проведена с принятием Женевской конвенции об открытом море от 29 апреля 1958 г.¹ и Конвенции ООН по морскому праву от 10 декабря 1982г. При подготовке данных конвенций, Гарвардский проект 1930 г., имел большое значение, многие определения, в частности пиратство, были взяты из него. Впервые, понятие пиратство было закреплено в международно-правовых соглашениях. Таким образом, была проведена глобальная работа, перед тем как государства выработали единое понимание данного преступления.

Правовое регулирование борьбы с пиратством основано на нормах, содержащихся в этих двух конвенциях, поэтому важно подробно осветить их содержание.

В Конвенции 1958 года описываются конкретные способы борьбы с пиратством. Во-первых, каждое государство обязано принимать необходимые меры для обеспечения безопасности судов в море (ст.10), содействовать в полной мере уничтожению пиратства в открытом море и во всех других местах (ст. 14). Во-вторых, подробно описан перечень действий, которые можно отнести к пиратству (ст.15). В-третьих, предусмотрены основания для захвата пиратского судна или пиратского летательного аппарата (ст.19). Конвенция ООН об открытом море 1958 г. является самым важным соглашением, с ратификацией которой и началось сотрудничество между странами. Исходя из положений статьи 15 данной конвенции, пиратством является: «любые неправомерные действия, совершаемые экипажем судна или пассажирами частного судна, в целях удовлетворения личных целей, направленные против другого судна или летательного аппарата, граждан и имущества, находящихся на борту, как в пределах, так и за пределами какого-либо государства».

В Конвенции ООН по морскому праву 1982 года² заимствуется положения из описанной выше конвенции. Результат анализа показывает, что определение морского пиратства в двух конвенциях одинаково по содержанию³. В Конвенции предусмотрены меры по пресечению пиратства и ответственность за пиратство. Согласно ст.105 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года «любому государству в открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого-либо государства даются полномочия на захват пиратского судна и арест находящихся на этом судне лиц, включая и захват находящегося на нем имущества». В ней содержится также обязанность государств сотрудничать в пресечении актов пиратства (ст.100); ответственность за неправомерный захват судна или летательного аппарата по подозрению в пиратстве, совершенный без достаточных оснований (с.106). Но даже большой опыт и перенятые положения многих конвенций и проектов, которые были взяты за основу, не смогли решить проблему и существенно повлиять на ситуацию. Данные конвенции заложили фундамент из международно-правовых норм для пресечения пиратских актов и создали хорошую базу, но они регулируют вопросы только по факту совершения преступления пиратами и когда они вовремя выявлены компетентными органами. В реальной жизни так редко происходит. Например, судно не может быть задержано без достаточных на то оснований (ст.23) и преследование может начаться только, когда иностранное судно или одна из его шлюпок находятся во внутренних водах, в территориальном море или в прилегающей зоне преследующего государства. Территория Мирового океана отличается огромным масштабом, помощь может прийти, когда уже будет поздно, нет дежурных патрулей даже на территории очень опасных районов с большим процентом нападений, а поисковые возможности кораблей малы. Из чего можно сделать вывод, что Конвенции имеют недостатки и требуют доработок.

Наиболее важным международным соглашением в области безопасности мореплавания является Международная конвенция по охране человеческой жизни на

¹ Женевская конвенция об открытом море 1958 г. [Электронный ресурс] // Сайт Ведомости Верховного Совета СССР. Режим доступа: <http://vedomosti.ssr.ru>, свободный (дата обращения: 28.02.21)

² Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. [Электронный ресурс] // Сайт Наука права. Режим доступа: <https://naukaprava.ru/catalog/159/160/166/22998?view=1>, свободный (дата обращения: 28.02.21)

³ Бюллетень международных договоров. 1998. № 1 [Электронный ресурс] // Сайт Наука права. Режим доступа: <https://naukaprava.ru/catalog/159/160/166/22998?view=1>, свободный (дата обращения: 28.02.21)

море от 1 ноября 1974 г. (СОЛАС 74¹), принятая ММО и подписанная в Лондоне. Изначально СОЛАС 74 была направлена на установление минимальных стандартов для судов, обеспечивающих их безопасность. Потом она была дополнена мерами по борьбе с пиратством, предусматривающими международное сотрудничество и возможность военному кораблю любого государства осуществлять преследование пиратов. В июле 2004 года Комитетом по безопасности на море ИМО был принят «Кодекс по охране судов и портовых средств» (Кодекс ОСПС). Кодекс дополняет положения Конвенции об охране человеческой жизни на море 1974 г. (ссылка в главе XI-2), принятый для усиления охраны на море. Он устанавливает обязательные стандарты безопасности для всех участников международных морских перевозок с целью предотвращения преступных действий и установлению взаимодействия между судами и портами. В Кодексе устанавливается ответственность правительств по защите пассажиров, экипажа судна. ОСПС ставит себе задачу предотвратить противозаконный доступ на судно, а в случае уже свершившегося нападения, уменьшить негативные последствия.

Римская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, принятая 10 марта 1988 года², также закрепила понимание пиратства как преступления. Эта конвенция поддерживает принципы и положения Устава ООН в вопросах поддержания международного порядка и обеспечения безопасности, установления дружеских контактов между государствами. Так как данная конвенция выступает за свободу и уважение человеческой жизни, своей основной задачей она ставит противодействие незаконным актам, устранение угрозы опасности и развитие международного сотрудничества, видя в этом ключ к решению проблемы нарушения мировой стабильности. В данном документе подробно расписан перечень действий (статья 3), который относит захват и разрушения судна, причинение насилия в отношении экипажа судна, к преступлениям, за которое предусмотрено наказание (статья 5). Важное достоинство данной конвенции в том, что она применяется в отношении судна, осуществляющего плавание на территории, расположенной за внешней границей территориального моря любого сопредельного государства, а не одного конкретного государства. Также она призывает государства предпринимать меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в отношении преступников, предпринимать меры для заключения их под стражу, возбуждения уголовного преследования или его выдачи. В статье 12,13 и 14 регламентировано оказание максимальной помощи другому государству в связи с уголовным преследованием,

Однако минус данной конвенции, что ее положения являются рекомендациями. По сути государства обязаны помогать друг другу только, если их связывает договор о взаимной помощи, в остальных случаях взаимодействие осуществляется в соответствии с национальным законодательством. Таким образом, Конвенция не содержит статей, которые прямо указывают на обязанность сотрудничать и применение этих положений остаются на усмотрение странам. В этом и состоит пробел в правовом регулировании, не существует точных законов и договорённостей между государствами о предотвращении преступлений, нет обмена информацией, все статьи носят условный характер и исходят из личного желания стран. Такую ситуацию между государствами сложно назвать деятельностью мирового сообщества.

Важно отметить значительный вклад Международной морской организации³ (далее - ИМО), в вопросе международно-правовой борьбы с морским пиратством, принятой в 1948 г. Первоначальное название - «Межправительственная морская консультативная организация» в будущем была переименована Резолюциями Ассамблеи в ИМО. Своей целью ИМО ставит ту же приоритетность обеспечения мер по противодействию пиратству, т.к. является специализированным органом ООН. Также это защита окружающей среды и содействие всеобщему принятию норм по вопросам

¹ Safety of Life at Sea (SOLAS) - International Maritime Organization [Электронный ресурс] // Официальный сайт ИМО. Режим доступа: [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-forthe-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-forthe-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx), свободный (дата обращения: 28.02.2021).

² Конвенция «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства» [Электронный ресурс] // Сайт Собрание законодательства Российской Федерации. Режим доступа: <http://www.szrf.ru/help.phtml>, свободный (дата обращения: 10.05.17)

³ Международная морская организация [Электронный ресурс] // Официальный сайт ООН. Режим доступа: http://www.un.org/ru/unsystem/members.asp?sp_org=+36%2C, свободный (дата обращения: 28.01.21).

безопасности на море. С 2008 года, на территории, где орудуют сомалийские пираты, ИМО предпринимается большое количество попыток противодействовать пиратству, в том числе в создании национальной береговой охраны. Сегодня деятельность ИМО нельзя рассматривать без опоры на положения Конвенции 1982 года, и после ее принятия ИМО осуществляет функции предоставления информации, как международным организациям взаимодействовать с ней. В приложении VIII, указанной выше Конвенции, раскрывается деятельность ИМО: «принимает международные правила и стандарты в области обеспечения морской безопасности, эффективности судоходства и предупреждения, сокращения загрязнения морской среды с судов и возмещения ущерба». ИМО ставит себе целью поддерживать и координировать сплоченность государств и организаций в борьбе с пиратством, что подтверждается в ежегодных публикациях. В качестве примера их успешной работы, можно отметить командную работу Малайзии, Сингапура и Индонезии. Благодаря активному патрулированию и контролю движения судов в Малаккском проливе, самым излюбленным местом пиратов уже много веков, число нападений сильно уменьшилось. Морские силы безопасности трех штатов патрулировали в пределах своих территориальных вод и смогли остановить динамику роста. Здесь очень важно увеличивать количество патрулей в регионах, где участились случаи пиратства, чтобы держать под контролем ситуацию и не допускать возникновения высокого уровня пиратства.

Таким образом, Международная морская организация стремится организовать взаимодействие между государствами на международном уровне, разрабатывает ряд рекомендаций с целью предупреждения и пресечения пиратских актов. Однако сотрудничество между государствами подтверждается только письменно, на деле привлечение средств и сил государств для оказания помощи в борьбе с пиратством отсутствует. Данная норма является декларативной. Государства вроде не отказываются, но исходят их личных интересов и финансовой выгоды. Поэтому призыв ИМО к координации их усилий по пресечению преступных актов в данный момент не имеет реального фактического воплощения во многих странах.

Большое противодействие пиратству оказывает Международная организация по стандартизации (ISO)¹, разработавшая рекомендации для военной морской охраны (ISO/PAS 28007:2012). Так как государствами прибрежных зон в настоящее время не предусмотрены специализированные службы по охране, корабли все чаще обращаются к услугам вооруженной охраны. Данный документ был изготовлен по требованию и под руководством ИМО, чтобы повысить доверие и гарантию безопасности на море. Данные технические стандарты разработаны для частных морских охранных компаний (PMSC), предоставляющих на судно нанятую вооруженную охрану (PCASP) по частному контракту. Тогда данное руководство являлось единственным международным документом в области вооруженной охраны судов. ИСО вложило много сил в разработку международных стандартов минимальных требований к привлечению вооруженной охраны с целью облегчить действия судовладельцем с опорой на соответствующие нормы законодательства. Сейчас стандартизацию услуг частных охранников осуществляет документ ISO/PAS 28007-1:2015, принятый в 2015 году.

Большим препятствием является то, что не регламентировано оказание помощи прибрежными государствами в борьбе с пиратством, не отлажена четкая система патрулирования военными кораблями опасных зон, которые служат основным средством пресечения преступных действий и отслеживания их количества. Сотрудничество между государствами может быть эффективно только при взаимном участии морских организаций и военных сил, т.к. мировое сообщество - участие многих структур в решении вопроса, не только государств.

Важно отметить роль International Maritime Bureau (IMB)², которое осуществляет фиксирование случаев морского пиратства и вооруженных ограблений. Согласно статистике за 2018 год во всем мире было зарегистрировано 201 нападение, наблюдается динамика увеличения числа с каждым годом. В своих докладах ИМВ публикует

¹ Международная организация по стандартизации (ISO). [Электронный ресурс] // Официальный сайт ISO. Режим доступа: <https://www.iso.org/ru/home.html>, (дата обращения: 28.01.21).

² International Maritime Bureau. [Электронный ресурс] // Официальный сайт ICC. Режим доступа: <https://www.icccs.org/icc/imb>, (дата обращения: 28.01.21).

статистику, в каких районах уровень преступности увеличился в несколько раз, какие места особенно опасны для моряков, количество раненых членов экипажей судов и похищений с целью выкупа, а также рекомендации по дальнейшей борьбе: "Необходимо срочно улучшить сотрудничество и обмен разведанными между странами Гвинейского залива, чтобы принимать более эффективные меры против пиратов как на море, так и на побережье, где они организовываются"¹, - резюмировал представитель ИМВ.

ИМВ очень помогают судовладельцам т.к. при помощи полученных данных, они разрабатывают рекомендации, в которых содержатся указания каких районов следует опасаться, где совершается больше всего нападений, публикуют схемы движения судов в этих местах, маршруты безопасного плавания, которые они широко распространяют среди судоходных компаний. Однако прогресс не стоит на месте, и пираты становятся все более технически-оснащенными и совершают нападение даже, казалось, на самых защищённых маршрутных путях.

Чтобы обеспечить безопасность в зонах повышенного риска, организация представляет информацию о последних нападениях пиратов по всему миру. Центр сообщений о пиратстве ИМВ² оказывает поддержку судоходной отрасли, властям и военно-морским силам в течение 25 лет и является единственным независимым центром в мире, который круглосуточно принимает сообщения о пиратских атаках со всего мира. За последние два года база данных, информирующая о нападениях пиратов, расширена с 14 до 26 стран с более чем 200 000 судов.

Морское пиратство существует уже много веков, это не повсеместная ситуация, а проблема, которая принимает ужасные масштабы. Я считаю, что должна быть разработана единая система противодействия пиратству, предусматривающая весь комплекс специальных внутригосударственных, международных и гуманитарных мер, т.к. многие международно-правовые акты содержит лишь превентивный характер и во многом не предусматривают должную защиту от пиратства.

Основная проблема состоит в том, что Мировой океан огромен по своему масштабу и даже приложив усилия по контролю целых районов со стороны отдельных государств, невозможно охватить всю территорию. Здесь нужно применять не только военные методы охраны, а использовать новые методы. Например, осуществлять демонстрацию и транслирование поддержки государств по вопросам обеспечения безопасности судов от нападений, ужесточить наказание, широко практиковать применение уголовной ответственности, публиковать результаты применения мер по борьбе с пиратством, выступать с публичными заявлениями со стороны властей с призывом сотрудничать и разрабатывать наиболее эффективные меры противодействия пиратству, осуществлять суды над пиратами, согласно международному законодательству. Отдельно хотелось бы упомянуть про перекрытие финансового источника дохода пиратам со стороны государств. На момент 2021 года похищения людей с судна с целью выкупа является один из распространенных видов морских преступлений. Об этом также широко распространяются ИМВ в своих отчетах. Например, сомалийские пираты получили около 400 млн долларов в период с 2005 по 2012 год в качестве добычи. Очень важно прикрыть каналы отмывания этих денег и создать специальный орган, который будет заниматься непосредственным улучшением пограничного контроля и взаимодействия стран региона. Этой проблеме необходимо уделять должное внимание, т.к. таким образом, финансируется проведение других криминалистических операций³. Осуществляя поддержку и идя на поводу у пиратов, в итоге подрывается авторитет властей, похищение и торговля людьми продолжается и увеличивается в разы, осуществляется спонсирование оружия пиратов и, самое главное, укрепляется мощь стоящими за пиратами коррупционных теневых структур. Защита от пиратских нападений осуществляется, по сути, только в море, нет никакого контроля и преследования, поиска пиратов за пределами воды. Выйти на след пиратов является сложной задачей, ввиду их многолетнего опыта и финансовой поддержки, однако при

¹ Международное морское бюро заявило о росте числа случаев нападения пиратов. [Электронный ресурс] // Официальный сайт ТАСС. Режим доступа: <https://tass.ru/proisshestiya/6007644>, (дата обращения: 28.01.21).

² Report of the International Maritime Bureau 2015 [Электронный ресурс] // Официальный сайт Службы морской безопасности. Режим доступа: <http://www.msecurity.ru/rus/page161/>, свободный (дата обращения: 28.02.21)

³ Бреев А.В. Проблемы правовой регламентации морского терроризма в России // Молодой ученый. – 2012. – № 10. – С. 221.

совместной работе можно отследить места, где закупаются топливом и оружием пираты. Новые современные приборы отслеживания помогли бы оказать уверенное сопротивление пиратам и их поимку. Также важно усовершенствовать и обеспечивать каждое судно приборами дальнего видения, системой наблюдения и оповещения, держать хорошую связь между судами, несмотря на большие расстояния. Надлежащее техническое обеспечение существенно улучшит ситуацию.

Важно отметить, что защита судов от пиратских нападений осуществляется только со стороны военных сил. Противопиратский мандат ВМФ стран Евросоюза действует с 2008 года, однако военное курирование кораблей есть далеко не во всех районах, и многие побережья остаются незащищёнными. Здесь было бы рационально расширять территории и привлечь новые суда, частных для охраны, заручившись материальной поддержкой государств. В настоящее время необходима единая государственная централизованная и правоохранительная система, укрепление национальных законодательств. Так пираты совершают нападения по маршруту активного движения судов, часто на торговые суда, очень важно объединиться странам, имеющим выход в Мировой океан и создать специальные службы защиты в море, которые будут плавать по этому маршруту и смогут вовремя прийти на помощь.

Больше пиратство не является вопросом древности или исторического интереса, а воспринимается как проблема в рамках одного государства, затрагивает интересы всего мира. Профессиональная подготовка и высококачественное техническое обеспечение пиратов, современное снаряжение, формирование в банды и преступные синдикаты, говорит, что данные преступления имеют транснациональный характер, материальное спонсирование и осуществляют свою деятельность далеко не в пределах одного региона.

Должная сплоченность, мобилизация государств, повышение их заинтересованности и четкая аргументация, что данное преступление имеет международный характер и не ограничивается водами одного государства, поможет создать полноценную базу из международно-правовых норм, с помощью которых государства совместными усилиями смогут снизить количество преступных деяний. Примером должного сотрудничества между государствами можно является работа Индонезии, Малайзии и Сингапура, заключившие ряд соглашений об обмене разведывательной информацией, общем патрулировании и предоставлении технической помощи.

Основная проблема современного правового регулирования состоит в том, что оно не идет в ногу со временем и мало воспринимается множеством стран, которые привыкли опираться на нормы своего национального законодательства. Со стороны ООН предпринимается множество попыток адаптировать государства к совместной работе, например в Дубае в 2011 году проводилась международная конференция, на которой заместитель Генерального секретаря ООН Патриция О'Брайен призвала оказать помощь Сомали, т.к. экономика данного государства сильно подорвана и нужно действовать скоординировано и все вместе, чтобы оказывать помощь в противодействии морской преступности¹. ООН был также учрежден специальный фонда для борьбы пиратами. За год из него было выделено 4,3 миллиона долларов на финансирование 12 проектов. Всего в фонд внесено 6, 2 миллиона долларов США. В докладе Генерального секретаря ООН от 24 января 2011г., Пан Ги Мун рассказывает, какие шаги необходимы для оказания помощи государствам региона и другим государствам в деле судебного преследования и заключения в тюрьму лиц, занимающихся пиратством², путем всестороннего анализа.

Таким образом, работа по противодействию пиратству проводится и совершенствуется, международные организации способствуют работе этом направлении, но до сих пор вопрос не считается решенным, в силу непонимания многими странами важности сплоченной работы, чтобы преодолеть данную проблему. Действующая международная обстановка не полностью удовлетворительна, поэтому есть два основных предложения. Во-первых, более решительный подход Совета Безопасности ООН, который будет касаться непосредственно проблемы отпугивания пиратов. Во-вторых, более долгим и надежным решением будет соединение определения

¹ Борьба с сомалийскими пиратами должна быть скоординированной и всеохватывающей - генсек ООН. [Электронный ресурс] // Официальный сайт PortNews. Режим доступа: <https://portnews.ru/news/print/64243/>. (дата обращения: 28.02.21)

² Документ ООН S/2010/394.

международное преступление и пиратство в качестве одного. Признание пиратства уголовным преступлением впоследствии гарантирует, что пиратство будет рассматриваться как международное уголовное преступление, что вызовет резонанс и должное реагирование человечества на данную проблему.

Необходимо также привлечение пиратов к ответственности в рамках международного уголовного суда¹. Упорядоченный судебный процесс, будет отличной альтернативой, если страны не хотят осуществлять уголовное преследование пиратов на своей территории. Для достижения поставленной цели важно реализовывались следующие задачи: разработать единый для всех государств свод международно-правовых норм, позволяющий преследовать в судебном порядке предполагаемых пиратов при соблюдении международных норм прав человека, установить единую юрисдикцию в отношении пиратских актов.

Рациональным будет предложить создание и расширение работы судов для курирования, позволяющих обеспечить безопасное судоходство, укрепление в кратчайшие сроки авторитета мирового сообщества в части оказания воздействия на работу органов в борьбе с пиратством, привлечение к охране морских пространств судоходных служб и компаний, повышение эффективности военно-морских сил путем обмена информации с региональными властями, Также практической рекомендацией будет конкретизация норм для задержки судов в море, оказание должной финансовой поддержки государствам с целью противодействия пиратству. Важно уничтожить пиратские организации и группировки, нанося удары по их спонсорам, преследовать их на суше, расследовать места их нахождения, создавать специализированные суды, осуществляющие правосудие над пиратами. Пиратство способствует обострению проблем неустойчивости, слабости управления и бедности, без искоренения данного преступления построение безопасного стабильного общества для всех его граждан невозможно. Эти преступные действия могут привести к гибели моряков, физическому ущербу или захвату заложников, серьезным сбоям в торговле и судоходстве, финансовым потерям для судовладельцев, увеличению страховых взносов и затрат на безопасность, увеличению затрат для потребителей и производителей и ущербу для судовладельцев.

Пристатейный библиографический список:

1. Доклад Генерального секретаря S/2010/394 [Документ] // ООН Совет Безопасности. Режим доступа: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/S/2010/394>, свободный (дата обращения: 28.02.21)
2. Женевская конвенция об открытом море 1958 г. [Электронный ресурс]//Сайт Ведомости Верховного Совета СССР. Режим доступа: <http://vedomosti.sssr.su>, свободный (дата обращения: 28.02.21)
3. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. [Электронный ресурс] //Сайт Наука права. Режим доступа: <https://naukaprava.ru/catalog/159/160/166/22998?view=1>, свободный (дата обращения: 28.02.21)
4. Устав Организации Объединенных Наций 1945 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XII. М., 1956. С. 14-47.
5. Байрамов Р.Р. Морское пиратство и правовые особенности привлечения пиратов к ответственности в рамках международного уголовного права. [Электронный ресурс] // Официальный сайт Cyberleninka. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/morskoe-piratstvo-i-pravovye-osobennosti-privlecheniya-piratov-k-otvetstvennosti-v-ramkah-mezhdunarodnogo-ugolovnogo-prava>, (дата обращения: 28.02.21)
6. Борьба с сомалийскими пиратами должна быть скоординированной и всеохватывающей - генсек ООН. [Электронный ресурс] // Официальный сайт PortNews. Режим доступа: <https://portnews.ru/news/print/64243/>, (дата обращения: 28.02.21)
7. Бреев А.В. Проблемы правовой регламентации морского терроризма в России / Молодой ученый. 2012. № 10. С. 221.
8. Бюллетень международных договоров. 1998. № 1 [Электронный ресурс]// Сайт Наука права. Режим доступа: <https://naukaprava.ru/catalog/159/160/166/22998?view=1>, свободный (дата обращения: 28.02.21)
9. Корсары XXI века. [Электронный ресурс] // Газета Коммерсантъ. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/2289518>, (дата обращения: 28.02.2021)
10. Международная морская организация [Электронный ресурс] // Официальный сайт ООН. Режим доступа: http://www.un.org/ru/unsystem/members.asp?sp_org=+36%2C, свободный (дата обращения: 28.01.21).
11. Международная организация по стандартизации (ISO). [Электронный ресурс] // Официальный сайт ISO. Режим доступа: <https://www.iso.org/ru/home.html>, (дата обращения: 28.01.21).
12. Международное морское бюро заявило о росте числа случаев нападения пиратов. [Электронный ресурс] // Официальный сайт ТАСС. Режим доступа: <https://tass.ru/proisshestiya/6007644>, (дата обращения: 28.01.21).

¹ Байрамов Р.Р. Морское пиратство и правовые особенности привлечения пиратов к ответственности в рамках международного уголовного права. [Электронный ресурс] // Официальный сайт Cyberleninka. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/morskoe-piratstvo-i-pravovye-osobennosti-privlecheniya-piratov-k-otvetstvennosti-v-ramkah-mezhdunarodnogo-ugolovnogo-prava>, (дата обращения: 28.02.21)

13. Пираты против свободы судоходства. [Электронный ресурс] // Сайт Морские вести России. Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/themes/1697/53299/>, (дата обращения: 28.02.2021)
14. Службы морской безопасности. Режим доступа: <http://www.msecurity.ru/rus/page161/>, свободный (дата обращения: 28.02.21)
15. Ущерб от современного морского пиратства оценили в 16 миллиардов долларов. [Электронный ресурс] // Сайт РБК. Режим доступа: <https://www.rbc.ru/society/29/05/2009/5703d4509a79473dc814e9a9>, (дата обращения: 28.02.21)
16. Safety of Life at Sea (SOLAS) - International Maritime Organization [Электронный ресурс] // Официальный сайт ИМО. Режим доступа: [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-17-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-17-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx), свободный (дата обращения: 28.02.2021).
18. Control Risks Group [Электронный ресурс] // Режим доступа: www.controlrisks.com, (дата обращения: 28.02.2021)
19. (IMB)'s annual piracy report recorded an increase of piracy and armed robbery incidents in 2020. [Электронный ресурс] // Сайт International chamber of commerce. Режим доступа: <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnapped-in-2020-according-to-imbs-annual-piracy-report/#:~:text=The%20International%20Chamber%20of%20Commerce's,comparison%20to%2016%20in%202019> . (дата обращения: 28.02.2021)
20. Report of the International Maritime Bureau 2015 [Электронный ресурс] // Официальный сайт ИСС. Режим доступа: <https://icc-ccs.org/news/1096-report-piracy-and-armed-robbery-against-ships-q1-2015>, (дата обращения: 28.01.21).
21. International Maritime Bureau. [Электронный ресурс] // Официальный сайт ИСС. Режим доступа: <http://www.icc-ccs.org/icc/imb>, (дата обращения: 28.01.21).

Для цитирования: Коченова К.И., Цветкова Ю.С. Трудовое положение моряков в период COVID-19 // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С. 38-40.

Коченова К.И.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Кафедра Международного и морского права, бакалавр

Научный руководитель: Цветкова Ю.С.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Кафедра Международного и морского права, старший преподаватель

ТРУДОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ МОРЯКОВ В ПЕРИОД COVID-19

Аннотация. Во время пандемии коронавируса были приняты ограничительные меры по всему миру, которые ударили по многим областям привычной жизнедеятельности человечества. Они не только коснулись мирового экономического рынка, международного сотрудничества государств, но и судоходной отрасли, где уменьшилось количество перевозимых грузов на торговых судах. В данной статье автор будет рассматривать проблему, затрагивающую положение моряков в период COVID-19, застрявших на борту судна из-за мероприятий, принятых государствами для борьбы с эпидемией, и сложностей с репатриацией.

Ключевые слова: пандемия, Международная организация труда (МОТ), моряки, Международная федерация транспортных рабочих, рекомендации, проблема смены экипажа судов.

EMPLOYMENT STATUS OF SEAFARERS DURING COVID-19

Abstract. During the times of the coronavirus pandemic restrictive measures have been taken all over the world. It has a negative impact on a normal rhythm of people's being in many areas of life. These changes have been made not only in the world economic market, international cooperation between States, but also the shipping industry where the quantity of cargo transported on merchant ships has been decreased. This article will be devoted to the problem affecting the situation of seafarers, stuck on ship boards during the period of COVID-19 because of the measures taken by States to combat with the epidemic and the repatriation difficulties.

Keywords: pandemic, International Labor Organization (ILO), seafarers, International Transport Workers' Federation, recommendations, the problem of changing the crew of ships.

Период распространения коронавирусной инфекции однозначно можно назвать трудным. Моряки как субъекты трудовых отношений оказались заперты на своих судах без возможности сойти на берег или получить бесплатную медицинскую помощь. По разным данным около 150-200 тысяч работников морского транспорта находились в затруднительной ситуации, а Руперт Колвилл, официальный представитель по Управления Верховного комиссара ООН по правам человека (УВКЧП), в своих интервью неоднократно упоминал цифру около 400 тысяч. По статистическим данным Международной организации труда (МОТ) на середину июня 2020 года сотни тысяч

моряков вынуждены были остаться на судне и после истечения максимального срока нахождения на борту 11 месяцев, в некоторых случаях до 15 месяцев.

Пандемия в морском секторе серьезно нарушила функционирование судоходства и повлияла на привычный режим всего рабочего сектора. Сменяемость экипажа после рейса должна быть обязательной, иначе это приводит к неблагоприятным последствиям для физического и морального состояния работников морского транспорта. В период COVID-19 сменяемость экипажа отсутствовала, при этом моряки продолжали процесс транспортировки груза жизненно важных медицинских товаров и продуктов питания, а также промышленных товаров. Моряки, безусловно, являлись ключевыми работниками в условиях пандемии.

В некоторых государствах порта моряки рассматривались как нежелательные посетители, которым было отказано в доступе к врачебной помощи, в итоге на берег. Такой случай и произошёл в Индонезии. Российскому моряку было отказано в медицинской помощи в координационно-спасательном центре Индонезии из-за ограничительных мер, связанных с коронавирусом¹. Министерство иностранных дел России (МИД) и Росморречфлот совместными усилиями эвакуировали моряка для оказания необходимой медицинской помощи. Благодаря их настойчивости и активной поддержке ситуацию удалось разрешить.

Ещё один неприятный инцидент произошёл в Сингапуре. У моряка был сердечный приступ, впоследствии который привёл к летальному исходу. Вьетнамские власти отказались давать разрешение на транспортировку тела в связи с новой вспышкой COVID-19, несмотря на предоставленные документы администрации порта и на наличие отрицательного результата теста на ковид у членов экипажа. Только спустя несколько дней сотрудничества судовладельца с Министерством иностранных дел (МИД), с Международной федерацией транспорта и другими профильными организациями эту проблему удалось разрешить.

Одной из первых международных организаций, поддержавших меры, направленные на защиту моряков в период пандемии, была Международная организация труда (МОТ). На онлайн конференции Международного морского саммита, организованного правительством Великобритании, участники обсудили нестабильную кризисную ситуацию, сложившуюся из-за COVID-19, и поприветствовали совместное заявление более десяти стран о расширении прав моряков как работников особой ценности. Международная организация труда (МОТ) разработала аналитическую записку о трудовых вопросах в морской отрасли и коронавирусе. Данный документ предназначен для тех стран, которые ратифицировали Конвенцию 2006 года о труде в морском судоходстве №186, с целью восстановления своих обязательств.

Аналитическая записка содержит рекомендации, направленные на решение сложных проблем в связи с пандемией в свете положений Конвенций о труде в морском судоходстве². Например, рекомендация к срочному призыву восстановления защиты прав моряков, рекомендация о необходимости сотрудничества между государствами – членами Конвенции, рекомендация к защите безопасности и здоровья моряков, рекомендация о содействии транзиту и репатриации моряков, рекомендация о признании моряков ключевыми работниками и т.д.

Международная федерация транспортных рабочих, куда входит Российский профсоюз моряков и Международная палата судоходства обратились с просьбой разрешения проблемы смены экипажа судов к Большой двадцатки (G20).

Международная морская организация (ИМО) выпустила 12-шаговый план для решения проблемы смены экипажа судов. Он содержит в себе протоколы, изложенные в приложении, и соответствующие рекомендации по облегчению смены экипажа судна и доступу к медицинской помощи (резолюция MSC.473(ES.2)) владельцам судна и судовому персоналу³.

¹ COVID и море: гуманитарная катастрофа мирового торгового флота / РИА-НОВОСТИ (Информационное агентство). URL: <https://ria.ru/20200926/perevozki-1577813948.html>

² Аналитическая записка Международной организации труда (МОТ): Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19). URL: file:///C:/Users/ПрофИТ/Desktop/ILO-Information-note-on-maritime-labour-issues-and-COVID-19-Revised-version-3.0-2021_02.pdf

³ Рекомендации Международной морской организации (ИМО) по решению проблемы смены экипажа судов: Industry recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic

В Российской Федерации на законодательном уровне были приняты Временные рекомендации, направленные на безопасное функционирование морского и внутреннего водного транспорта в условиях COVID-19 (утв. Министерством транспорта РФ 25 мая 2020 г.). Это разработка плана организации работы в условиях неблагоприятной эпидемиологической обстановки, организационные и медико-санитарные меры по предотвращению попадания и распространения инфекции на судах и портовых средствах, действия в случае обнаружения угрозы инфицирования или признаков заболевания и в том же духе. Постановление Правительства РФ от 28 марта 2019 г. N 341 «Об особенностях пересечения российскими и иностранными судами государственной границы Российской Федерации на море» позволило открыть границы для моряков, которые смогли вернуться домой после длительного плавания.

Анализируя выше изложенное рассуждение, рассматривая международный и внутригосударственный подход к решению проблемы защиты прав моряков в период COVID-19 можно прийти к следующим вариантам решения данного вопроса:

1. Усовершенствование принятых документов и рекомендаций, направленных для защиты прав моряков в период COVID-19, для создания единого международного нормативно-правового акта, который послужил бы базовой охраной прав и свобод моряков при возникновении таких чрезвычайных эпидемиологических ситуаций.

2. Провести реформирование Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве №186, с учётом положений аналитической записки, разработанной Международная организация труда (МОТ) в период пандемии.

Пристатейный библиографический список:

1. Аналитическая записка Международной организации труда (МОТ): Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19). URL: file:///C:/Users/ПрофИТ/Desktop/ILO-Information-note-on-maritime-labour-issues-and-COVID-19-Revised-version-3.0-2021_02.pdf
2. Рекомендации Международной морской организации (ИМО) по решению проблемы смены экипажа судов: Industry recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic URL: <file:///C:/Users/ПрофИТ/Desktop/MSC.1Circ.1636%20%20Industry%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols%20For%20Ensuring%20Safe%20Ship%20Crew%20Changes%20And%20Travel.pdf>
3. РИА-НОВОСТИ (Информационное агентство) COVID и море: гуманитарная катастрофа мирового торгового флота. URL: <https://ria.ru/20200926/perevozki-1577813948.html>;
Ассоция морского права: Смена экипажей и репатриация в период COVID-19: основные вопросы URL: <https://rumla.org/2020/06/21/smena-ekipazhej-i-repatriaciya-v-period-covid-19-osnovnye-voprosy/>



РАЗДЕЛ II. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Для цитирования: Крутов П.Г., Скаридов А.С. Коммерческое право Исландии // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С. 41-48

Крутов П.Г.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Кафедра Международного и морского права, бакалавр

Научный руководитель: Скаридов А.С.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Кафедра Международного и морского права, д.ю.н., профессор

КОММЕРЧЕСКОЕ ПРАВО ИСЛАНДИИ

Аннотация. В данной статье анализируется система источников права и нормы, которые регулируют коммерческие отношения в Исландии. В статье рассмотрены - система источников Коммерческого Права Исландии, субъекты коммерческих правоотношений в праве Исландии, порядок их регистрации, особенности регулирования института купли-продажи в праве Исландии, способы разрешения коммерческих споров в Исландии и судебная система Исландии. Проведено краткое сравнение с отечественным правом.

Ключевые слова. Коммерческое и торговое право, регулирование коммерческой деятельности в Исландии, законодательство Исландии, разрешение коммерческих споров в Исландии, купля-продажа в Исландии

ICELANDIC COMMERCIAL LAW

Abstract. This article is devoted to analyze of the system of sources of law and rules respecting commercial relationships in Iceland. The system of legal sources of Icelandic Commercial Law, participants in commercial relationships, registration rules for these participants, sale of goods' features of Icelandic Law, commercial disputes' legal resolutions and judiciary in Icelandic Law is reviewed in this article. A short comparison between Icelandic Law and Russian Law is also given in this article.

Keywords. Commercial and trading law, the regulation of commerce on Iceland, the legislation of Iceland, commercial disputes' legal resolutions, sales of goods in Iceland.

С давних пор в государствах во всех уголках Мира формировались торговые отношения, институты собственности, продажи, обмена товарами, оказания услуг. Безусловно, во всех странах эти отношения и сейчас подпадают под сферу государственного регулирования с помощью закона. Особый интерес для развития отечественного законодательства представляет анализ опыта организации регулирования подобных отношений в правовых системах других государств. В рамках данной работы рассматривается Коммерческое Право Исландии.

Сама по себе Исландия – это небольшая страна, население которой не превышает 350 тысяч человек, располагающаяся на одноименном острове в Северной части Атлантического Океана между Гренландией и Скандинавским полуостровом Европы. Примечательно, что Исландия не является членом Европейского Союза, хотя и входит в Шенгенское Соглашение. Исландия известна своей необычной природой, потому является одним из центров туризма, а также Исландия является экспортером рыбы и морепродуктов, алюминия и продуктов из него.

Формирование Исландской правовой системы и действующая система. Сложно точно сказать, когда остров Исландия впервые стал заселяться людьми. Некоторые источники допускают, что первые попытки были предприняты ещё римлянами в 300 году н.э., что находит подтверждение с нахождением археологами на территории Исландии римских монет тех времен. Допускается также, что эти монеты привезли Скандинавские переселенцы, бежавшие от репрессивной политики Скандинавского короля Харальда I в 9-10 веках н.э.[1] Именно с этих переселенцев принято отсчитывать историю заселения Острова.

Йоун Хьяульмарссон в своём учебнике истории Исландии [1] описывает, что к 9 веку в Исландии сложилась следующая система управления: в каждой из областей, принадлежащих определенным кланам сформировались тинги – созывы для решения местных вопросов в поселениях, для разрешения споров и вершения правосудия. Для решения же более глобальных вопросов, примерно в 930 году представители различных областей Исландии создали «Альтинг». Альтинг собирался каждый год в середине лета. Он возглавлялся «законоговорителем» и, что очевидно, основной его целью было

принятие законов и разрешение политических вопросов. «Законоговоритель» выбирался представителями областей, которые выбирались в своих областях. В этой связи, Исландию можно назвать первым государством с представительской демократией и первым в мире парламентом. К слову, действующий парламент Исландии называется так же – Альтинг.

Первым альтингом ознаменовалось, возникновение Исландского государства и появление первых законов Исландии. Большое развитие получила система правовых обычаев, передававшихся из поколения в поколение сначала в устной, а затем в письменной форме. Многие из этих правовых обычаев были изложены в рукописных книгах, составившихся с начала 12 века и получивших название «Грагас» («серый гусь» - видимо, по цвету переплета) [3].

Грагас расширялся в связи с деятельностью Альтинга как законотворческого органа. По сравнению с другими скандинавскими законами того времени, Грагас является огромным сводом законов. Даже после присоединения Исландии к норвежскому королевству исландцы сохранили многие правовые обычаи. Потому, при разрешении проблем, связанных с пробелами права в новом законодательстве, применялся древний исландский сборник законов Грагас [3].

После подчинения Исландии власти норвежских королей в 60-х годах 13 века, были изданы сборники законов для Исландии (1271 и 1281 годов), однако местные жители сопротивлялись их применению, и на протяжении последующих столетий норвежские законы постепенно утрачивали силу и были заменены рядом законов, наряду с которыми продолжали действовать правовые обычаи, записанные в «Грагас» [2].

Таким образом, в ходе исторического развития Исландия смогла сохранить свою самостоятельную правовую систему к 19 веку, хотя до 1874 года на ее территории одновременно действовали норвежские, а затем и датские законы (с 1381 года Исландия вместе с Норвегией оказалась под властью Дании). Нынешняя система источников исландского права включает Конституцию 1944 года (с последующими изменениями и дополнениями), и ряд законов (или актов Альтинга), подзаконных актов и актов органов местного самоуправления. При этом сохраняют силу и отдельные законы, изданные в свое время датскими и норвежскими королями, хотя реальная сфера их применения ныне весьма мала. Президент страны может издавать временные законы, действующие в период между сессиями Альтинга. Известное развитие получила система делегированного законодательства, которое осуществляется либо в распоряжениях министров, либо в постановлениях местных властей. Важными источниками права служат также правовые обычаи, нередко весьма древнего происхождения, собранные в «Грагас», и, в особенности, судебные прецеденты, среди которых первостепенное значение имеют акты Верховного суда, публикуемые в ежегодных сборниках. В качестве одного из источников права исландские суды могут использовать и «общие принципы права» с обязательным учетом особенностей конкретного дела. Упорядочению исландского законодательства в существенной мере способствуют предпринимаемые Министерством юстиции каждые десять лет публикации всех действующих на данный момент законов. Научные исследования в области права ведутся главным образом на юридическом факультете Исландского университета в Рейкьявике [2].

Высшая судебная инстанция в Исландии — Верховный Суд, который состоит из председателя и семи членов. Судьи Верховного суда назначаются Президентом, а Председателя они выбирают сами сроком на два года. Верховный суд на пленарных заседаниях рассматривает жалобы на любые решения и приговоры нижестоящих судов по вопросам как права, так и факта [4].

В стране имеется 8 судебных районов. На каждый из восьми районов предусмотрены районные суды [5], в которых профессиональные судьи единолично рассматривают гражданские и уголовные дела, а также проверяют законность административных постановлений и действий полиции. Эти же судьи занимаются вопросами исполнения судебных актов, завещаний и осуществляют иные юридические действия, но в таких случаях они получают другие названия: суд шерифа, суд по завещаниям, аукционный суд и т.п. В исландских судах нет присяжных заседателей, но в исключительных случаях, когда для разбирательства дела нужны технические знания, судья обязан пригласить для участия в слушании двух специалистов, которые вправе

принять решение даже вопреки мнению судьи. В районных судах имеются также отделения по морским и торговым делам, где заседают профессиональные судьи, часто, с участием двух знатоков морского или торгового дела, обладающих соответствующими знаниями и опытом. Решения этих судов могут быть обжалованы в Верховный Суд [2, 5].

Для составления более полного мнения о Коммерческом праве Исландии, следует обратиться к его источникам. Исландское Министерство Юстиции публикует большинство законов, издаваемые в Исландии, а также некоторые акты органов исполнительной власти на английском языке [6].

Источники Коммерческого права Исландии. Поскольку к предмету Коммерческого Торгового Права относят куплю-продажу товаров между профессиональными участниками рынка (без участия потребителей), регистрацию коммерческих юридических лиц, отношения коммерческого посредничества, оборот ценных бумаг и некоторые другие сферы деятельности, можно выделить в Исландском праве целый ряд актов, регулирующих вышеназванное:

Акт о Комиссионных Сделках по Купле-продаже (Act No 103/1992 respecting Commission Sales Transactions);

Акт о Профессиональной Коммерции (Act No 28/1998 respecting Professional Commerce);

Акт о Договорах Купли-продажи с Доставкой и Дистанционных Контрактах» (Act No 46/2000 on Door-to-Door Sales and Distance Contracts);

Акт о Купле-продаже Товаров (Act No 50/2000 on Sale of Goods);

Акт о Безопасности Продукции и Государственном Контроле Рынка» (Act on Product Safety and Official Market Control, No 134/1995);

Акт об Ответственности по Качеству Продуктов (Law on Product Liability, No 25/1991);

Акт об Европейских Компаниях (Act No 26/2004 on European Companies);

Акт об Европейских Кооперативных Обществах (Act No. 92/2006 respecting European Cooperative Societies);

Акт об Интернациональных Торговых Компаниях (Act on International Trading Companies, No 31/1999);

Акт о Фондах, Занимающихся Коммерческой Деятельностью (Act respecting Foundations Engaging in Business Operation, No. 33/1999)

Акт о Частных Компаниях с Ограниченной Ответственностью (Act respecting Private Limited Companies, No. 138/1994);

Акт об Акционерных Обществах (Act respecting Public Limited Companies No. 2/1995);

Акт о Конкуренции (Competition Law No 44/2005);

Акт о Промышленности (The Industrial Act No 42/1978);

Акт об Электронной Коммерции и Оказании Электронных Услуг (Act on Electronic Commerce and other Electronic Services, No 30/2002) и множество других.

Характерное, чаще, для Англо-Американских правовых систем, отсутствие кодифицированной системы [7] коммерческого права, очевидно, присутствует в данной системе. Некоторые источники указывают, что кодифицированы в Исландской правовой системе только уголовная и уголовно-процессуальная отрасли права [2].

Кроме вышеупомянутых Актов Альтинга, источниками Коммерческого Права Исландии являются множество подзаконных актов, издаваемых министерствами, и актов, издаваемых местными органами власти. Международные соглашения и конвенции, участником которых является Исландия, ратифицируются путём их имплементирования в национальное законодательство актами Альтинга.

Также, в систему источников Исландского права входят правовые обычаи, например, содержащиеся в «Грагасе», и решения Верховного Суда, обязательные для нижестоящих судов, что характерно для Континентальных правовых систем.

Предмет регулирования Коммерческого Права Исландии. Следует отметить, что Исландские правовые акты не содержат предельно точных и определенных понятий. Традиционно, Коммерческое Право регулирует имущественные отношения, оборот товаров, связанный с извлечением прибыли.

Право собственности на недвижимое имущество регулируется Актом «о Собственности и Использовании Недвижимого Имущества» (Act on the Right of Ownership and Use of Real Property No. 19 of 6th April 1966)[8]. Так, согласно данному Акту, собственниками недвижимого имущества в Исландии могут быть: граждане Исландии или лица, постоянно проживающие в ней на протяжении 5-ти лет, компании, участники которых – граждане Исландии или лица, постоянно проживающие в ней на протяжении 5-ти лет. Недвижимое имущество, права и сделки в отношении него подлежат регистрации в соответствующих регистрирующих органах. При том, понятия «недвижимого имущества» в Акте не содержится.

Право собственности на движимое имущество в Исландской системе права (во всяком случае, в обозримых источниках), так же не закрепляется никаким понятием. Вообще, понятие движимого имущества затрагивается только в некоторых актах Альтинга, являющихся источниками Коммерческого Права Исландии: Акт «о Профессиональной Коммерции» (Act No 28/1998 respecting Professional Commerce) и Акт «об Ответственности по Качеству Продуктов» (Law on Product Liability, No 25/1991). Следует отметить, что понятие движимого имущества очень важно для понимания Коммерческого Права Исландии, так как именно такое имущество чаще всего является объектом коммерческих отношений, оборота товаров.

Торговый оборот товаров – это и есть коммерция. Понятие «коммерция» (commerce), в статье 1 Акта «о Профессиональной Коммерции» (Act No 28/1998 respecting Professional Commerce)[9], раскрывается, как «любая деятельность, связанная с переходом прав на движимое имущество» (any kind of intervention concerning the transfer of direct ownership right to chattels (movables)). Понятие весьма нечеткое, ведь отношения в связи с переходом прав собственности от одного лица к другому не обязательно служат для извлечения прибыли участниками этих отношений, то есть, не всегда являются коммерческими.

Тем не менее, предметом регулирования Коммерческого Права Исландии, в связи с вышесказанным, следует называть деятельность, связанную с переходом прав на движимое имущество. Важно, что понятийный аппарат рассматриваемого Акта не называет, в понятии «коммерции», тех лиц, которые осуществляют коммерческую деятельность. В этой связи, следует установить, какие лица являются субъектами коммерческих правоотношений.

Субъекты Коммерческого Права Исландии. В 1 статье Акта «о Профессиональной Коммерции» (Act No 28/1998 respecting Professional Commerce) указывается, что он распространяется в отношении лиц, осуществляющих профессиональную коммерческую деятельность (Act applies to commerce for professional purposes). Не указывается при том, что следует понимать под «профессиональной» коммерческой деятельностью. В силу неопределенности Исландского законодательства в этом вопросе, следует отталкиваться от традиционного понимания слова «профессионал» и понимать профессиональную коммерческую деятельность, как деятельность, связанную с переходом прав на движимое имущество, осуществляемая её субъектами с целью систематического, постоянного извлечения прибыли.

Необычно также, что 2 статья рассматриваемого Акта выделяет необычную формулировку о действии закона в пространстве: «лицо, желающее осуществлять коммерческую деятельность на территории Исландии и в её территориальных водах, обязано соблюдать нормы данного Акта и должны быть зарегистрированы в соответствующих реестрах, в соответствии с законодательством Исландии». Эта формулировка делает главный акцент на воле субъекта коммерческой деятельности, а не на распространении государственного суверенитета на территории или составе субъектов правоотношения, в связи с их правовой связью с государством, как это часто формулируется в Российском праве.

Согласно статье 4 рассматриваемого Акта, участниками коммерческих отношений могут быть только субъекты, зарегистрированные в соответствующем реестре – Реестре Фирм или Реестре Компаний с Ограниченной Ответственностью (Register of Firms or the Register of Limited Companies).

Говоря о перечне субъектов, следует отметить, что в Исландских законах фигурируют следующие понятия:

«общество» или «частная компания» с ограниченной ответственностью (Private Limited Company) – то есть компания, участники которой не несут ответственность по общим обязательствам компании[10];

«акционерные общества» или «публичные компании» с ограниченной ответственностью (Public Limited Company) – то есть компания, или ассоциация (association, в законе), объединяющая участников (associate), которые не несут ответственность по общим обязательствам компании[11];

Фонды, предназначенные для коммерческих целей (Foundations Engaging in Business Operation);

Интернациональные Торговые Компании (International Trading Companies);

Европейские Компании (European Companies);

Европейские Кооперативные Общества (European Cooperative Societies).

Важно отметить, что по результатам анализа правовых актов Исландии, не выявлено, что физические лица могут участвовать в коммерческой деятельности, подобно индивидуальным предпринимателям в праве России.

Согласно статье 4 Акта «о Частных Компаниях с Ограниченной Ответственностью» (Act respecting Private Limited Companies, No. 138/1994), учредители Компании обязаны разработать письменный устав и учредительный договор организации, являющийся одним документом (Memorandum), в котором будут указаны доли участников Компании. При том, Акт также устанавливает, какая информация обязательно включается в устав, в том числе, какие сведения об участниках Компании должны быть в него включены.

Согласно статье 9 рассматриваемого Акта, директорат (в одном лице – директор) Компании обязан, в срок до двух месяцев с даты подписания учредительного договора, подать заявку на регистрацию Компании в соответствующий орган. Компания не может быть зарегистрирована, если не уплачен уставный капитал, минимальный размер которого 500 тысяч Исландских Крон.

Похожие требования предъявляются к Акционерным обществам. Согласно Акту «об Акционерных Обществах» (Act respecting Public Limited Companies No. 2/1995), к ним предъявляются следующие требования – обязательное наличие устава и учредительного договора в форме единого документа, обязательная уплата уставного капитала до регистрации и другие. Отличным является размер уставного капитала – 4 миллиона Исландских Крон, и срок подачи заявления на регистрацию – 6 месяцев с даты подписания учредительного договора.

Исходя из обоих рассматриваемых Актов, ни одна незарегистрированная компания не может ни приобретать права, ни нести обязанности, ни защищать свои интересы в судах (ст. 10 Акта «о Частных Компаниях с Ограниченной Ответственностью», ст. 15 Акта «об Акционерных Обществах»).

Вышеуказанные субъекты являются участниками коммерческих отношений, главным видом которых является купля-продажа.

Купля-продажа в Коммерческом Праве Исландии. Говоря о главном виде правоотношений, регулируемых Коммерческим и Торговым Правом, об Исландии можно сказать следующее. Купля-продажа в Исландском праве не регулируется одним нормативным актом. К актам, регулирующим деятельность, связанную с обменом товаров, относятся, в первую очередь, Акт «о Купле-продаже Товаров» (Act No 50/2000 on Sale of Goods)[12], а также ряд других, менее основательных:

Акт о Безопасности Продукции и Государственном Контроле Рынка (Act on Product Safety and Official Market Control, No 134/1995);

Акт о Договорах Купли-продажи с Доставкой и Дистанционных Контрактах (Act No 46/2000 on Door-to-Door Sales and Distance Contracts);

Акт о Комиссионных Сделках по Купле-продаже (Act No 103/1992 respecting Commission Sales Transactions);

Акт об Электронной Коммерции и Оказании Электронных Услуг (Act on Electronic Commerce and other Electronic Services, No 30/2002) и множество других.

Положения Акта «о Купле-продаже Товаров», согласно его статье 1, распространяются во всех случаях возмездного обмена товарами, исключая недвижимое имущество и, когда иное вытекает из договора, установившейся практики между

сторонами, обычной деловой практики или других обычаев, которые должны рассматриваться как обязательные для сторон. То есть, так же, как и в Российском законодательстве, купля-продажа в Исландском праве не всегда служит систематическому извлечению прибыли.

Переход прав на вещь и риска гибели вещи, согласно статье 13 рассматриваемого Акта, осуществляется после передачи товара в том порядке, который предусмотрен контрактом или в соответствии со статьями 6 и 7 Акта. В соответствии с названными статьями, товар считается полученным, когда покупатель принял его у продавца, либо, когда продавец передал товар покупателю в определенном последнем месте, если продавец обязался доставить этот товар, либо при иных условиях, указанных в законе.

В вопросах обязанности бережного хранения, статья 72 рассматриваемого Акта, устанавливает, что до того, как покупатель примет приобретенный товар у продавца, последний обязан бережно хранить его. Статья же 73 устанавливает, что покупатель, по каким-то причинам отказывающийся от товара и намеревающийся его вернуть, должен бережно хранить его до передачи продавцу, а в некоторых случаях, за счёт последнего.

Согласно статье 21, продавец несет ответственность за дефекты товара, возникшие как до его приобретения покупателем, так и после, если их возникновение обусловлено действиями или бездействиями продавца.

В целом, можно сказать, что Акт «о Купле-продаже Товаров» является довольно полным источником, для целей регулирования отношений с возмездным переходом прав на имущество. Также, Актом предусмотрено множество оснований для привлечения к ответственности продавца в связи с неисполнением его обязанностей.

Разрешение Коммерческих Споров. Вопрос разрешения коммерческих и иных споров, возникающих из материальных требований, посредством судебной процедуры урегулирован в законодательстве Исландии, в отличие от претензионного порядка.

Устройство судебной системы устанавливается и регулируется Актом «о Судебной Системе» (Act on the Judiciary No. 15, 25 March 1998) [5]. Для разрешения любых дел в Исландии существует всего две инстанции – районные суды и Верховный Суд.

Судами первой инстанции для коммерческих споров являются районные суды. Как было отмечено ранее, порядок производства в этих судах таков, что дела из торговых правоотношений рассматриваются судьей с участием двух «знатоков» торгового дела. Решение судьи не будет являться решающим, когда оно не сходится с общим решением «знатоков».

Судом второй и, по совместительству, высшей инстанции, выступает Верховный Суд. В нём дела рассматриваются соответствующей коллегией судей.

Срок исковой давности достаточно ясно указан в статье 2 Акта «о сроках исковой давности» (Act No. 150/2007 on the limitation periods for claims) [13]. Исчисление сроков начинается, когда:

кредитор впервые получил право исполнения своих прав должником, при неисполнении прав последним;

для исков, связанных с нарушением договора, срок исковой давности отсчитывается с даты нарушения условий договора;

в случаях, когда в соответствии с договором, его можно расторгнуть до его исполнения, при том, что должник не исполняет обязательства по договору, датой начала срока исковой давности является день, в который кредитор уведомил должника о расторжении договора или требовал ускорения его исполнения;

в случае, упомянутом выше, начало срока может течь с момента первой выплаты должнику, дата которой установлена договором;

в случае, когда продавец, или предыдущий продавец (тот, который продал товар продавцу. Например, производитель), обязался исправить недостатки в связи с качеством товара, но по каким-либо причинам их не исполняет, датой отчета срока исковой давности является день, когда продавец уведомил покупателя и принял на себя такого обязательства. Так же и с оказанием услуг.

Согласно статье 3 рассматриваемого акта, для требований, перечисленных выше, срок исковой давности устанавливается длительностью в 4 года.

Исландское законодательство допускает и восстановление сроков исковой давности. Так, в соответствии со статьей 10 рассматриваемого Акта, в случаях, когда срок пропущен, а кредитор не знал или не мог знать, был введен в заблуждение об исполнении его права, он вправе, с момента, когда он о том узнал, в течении одного года обратиться в суд.

Однако, срок исковой давности не может быть восстановлен после десяти лет с момента возникновения права на обращение в суд, в соответствии с той же 10 статьей.

Точно нельзя сказать, известен ли Исландскому законодательству институт претензий, однако, в древних обычаях, его образ упоминается [3].

Важно отметить, что в Исландии «профессионального арбитража и медиации для разрешения незначительных претензий»[4]. Для разрешения коммерческих споров не обязательно обращаться в районный суд. Особенно, если речь идёт о споре с значительной ценой иска.

Торгово-Промышленная Палата Исландии (The Iceland Chamber of Commerce) имеет в своей организации арбитражный суд, который, помимо разрешения коммерческих споров, осуществляет и процедуры медиации на основании Устава арбитражного суда Торгово-Промышленной Палаты. Этот Суд носит, также, название Северный Арбитражный Центр (Nordic Arbitration Centre) [4].

Заклучение. Исландия является государством с необычной, с точки зрения формирования государства и права, историей. Сложившаяся в Исландии правовая система хоть и относится теоретиками права к Континентальной Правовой Семье, на деле очень индивидуальна. В первую очередь, её индивидуальность обусловлена исторической территориальной изолированностью островного государства от Европы, что сказалось на ходе его истории и участии в мировой экономике, сохранении значительной роли обычая в регулировании правоотношений.

Источники большинства различных отраслей права (коммерческое, гражданское, трудовое, право социального обеспечения, банковское и другие отрасли права) Исландии не кодифицируются, а по своей структуре, отличаются от нормативных правовых актов в континентальных правовых системах.

Коммерческое Право Исландии, так же, как и большинство иных отраслей этой системы, не кодифицировано и состоит из множества актов, которые, помимо основной своей задачи (регулирования коммерческих отношений), дополняют друг друга, ратифицируют нормы международных соглашений и конвенций, резолюций и соглашений Евросоюза.

Огромным недостатком этой системы является «бедность» понятийного аппарата и его неконкретность. В Актах, регулирующих учреждение, деятельность, ликвидацию некоторых организационно-правовых форм осуществления коммерческой деятельности, чем является частная компания или акционерное общество, в Акте «о Профессиональной Коммерции», понятия содержатся лишь в нескольких статьях, когда в Российском праве для используемых в законах понятий, иногда, выделен целый раздел, либо понятия содержатся в статьях, посвященных регулированию каких-либо отношений (в начале главы, как правило). Вероятно, это недостаток обусловлен наличием в Исландской правовой системе развитой системы обычаев, закрепленных в некоторых нормативно-правовых актах, таких как «Грагас», а также не востребованностью таких элементов.

Относительно подробно урегулирована деятельность частных компаний и акционерных обществ с ограниченной ответственностью, порядок их регистрации. Хотя, эти организационно-правовые формы не являются единственными для Исландского Коммерческого права, их возникновение, ликвидация и деятельность урегулированы довольно полно, в отличие от Европейских Компаний. Это обусловлено тем, что эти две организационно-правовые формы устанавливаются национальным законодательством, когда, в случае, например, с Европейскими Компаниями, можно сослаться на ратифицированную резолюцию. В свою очередь, этой правовой системе, по всей видимости, не знакомо понятие «индивидуальный предприниматель», как организационно-правовая форма субъекта коммерческой деятельности.

Достаточно полно, теоретически, урегулированы отношения покупателей и продавцов. Нормы, посвященные переходу прав на вещи, риска гибели вещи аналогичны Российскому законодательству, однако, не достаточно полно урегулирован момент

передачи товара от покупателя продавцу. Вероятно, этот вопрос оставлен на регулирование исполнительными органами и судами, а также обычаям.

Коммерческие споры в Исландии разрешаются как государственной системой судов, с районным судом, в качестве первой инстанции, и Верховным Судом, в качестве высшей инстанции, так и негосударственным коммерческим арбитражем. Кроме того, сроки давности по исковым требованиям из имущественных претензий в Исландии несколько дольше чем в России.

В целом, можно сказать, что Исландское Коммерческое право – это нетипичная для Континентальных правовых систем, к которым её традиционно относят теоретики права, отрасль права, регулирующая коммерческую деятельность в Исландии на столько, на сколько это, вероятно, требуется. Резко заметны некоторые отличия этой системы от Российского права, которые можно воспринимать как её недостатки – это слабый понятийный аппарат законодательства и отсутствие кодифицированных источников. В свою очередь, характерной особенностью Исландского права является роль обычаев, их гармонизация с нормами закона.

Пристатейный библиографический список:

1. Хьяульмарссон Йоун Р. История Исландии. Перевод: А.А. Столяров. М.: «Весь Мир», 2003. — С. 18.
2. Правовые системы стран мира. Энциклопедический справочник. Под ред. Сухарева А.Я. 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Норма, 2003 – С. 308-309.
3. Кочерин А.А. «Становление Исландского права на примере средневековых правовых актов». Журнал: Социология и право. СПбУТУиЭ, Санкт-Петербург. 2014 год // [Электронный ресурс] Режим доступа: открытый <https://cyberleninka.ru/publisher/n/chastnoe-obrazovatelnoe-uchrezhdenie-vysshego-obrazovaniya-sankt-peterburgskiy-universitet-tehnologiy-upravleniya-i-ekonomiki> (дата обращения: 18.03.2021).
4. Коровяковский Д.Г. «Система альтернативных способов разрешения споров в Исландии (ADR в Исландии)». Журнал: Юридическая наука. «Русайнс», Москва. 2017 год // [Электронный ресурс] Режим доступа: открытый <https://cyberleninka.ru/article/n/sistema-alternativnyh-sposobov-razresheniya-sporov-v-islandii-adr-v-islandii> (дата обращения: 18.03.2021).
5. Акт «о Судебной Системе» (Act on the Judiciary No. 15, 25 March 1998) // [Электронный ресурс] Режим доступа: открытый <https://www.government.is/publications/legislation/lex/2018/01/08/Act-on-the-Judiciary-No.-15-1998/> (Дата обращения: 23.03.2021).
6. [Электронный ресурс] Режим доступа: открытый <https://www.government.is/publications/legislation/> (дата обращения: 23.03.2021).
7. Гражданское и торговое право зарубежных государств: Учебник. Отв. ред. проф. А. С. Комаров, проф. А. А. Костин и др.: Общая часть. – Москва: Статут, 2019 – стр. 33.
8. Акт «о Собственности и Использовании Недвижимого Имущества» (Act on the Right of Ownership and Use of Real Property No. 19 of 6th April 1966, with subsequent amendments up to 1st August 2020) // [Электронный ресурс] Режим доступа: открытый <https://www.government.is/publications/legislation/lex/2021/02/16/Act-on-the-Right-of-Ownership-and-Use-of-Real-Property-No.-19-1966/> (Дата обращения: 23.03.2021).
9. Акт «о Профессиональной Коммерции» (Act No 28/1998 respecting Professional Commerce) // [Электронный ресурс] Режим доступа: открытый <https://www.government.is/publications/legislation/lex/2018/02/01/Merchants-and-Trade-Act-No-28-1998-respecting-Professional-Commerce/> (Дата обращения: 23.03.2021).
10. Акт «о Частных Компаниях с Ограниченной Ответственностью» (Act respecting Private Limited Companies, No. 138/1994) – Art. 1 // [Электронный ресурс] Режим доступа: открытый <https://www.government.is/publications/legislation/lex/2018/02/06/Act-No.-138-1994-respecting-Private-Limited-Companies-as-amended-up-to-1-May-2011-amendments-as-from-Act-43-2008-indicated/> (Дата обращения: 23.03.2021).
11. Акт «об Акционерных Обществах» (Act respecting Public Limited Companies No. 2/1995) – Art. 1 // [Электронный ресурс] Режим доступа: открытый <https://www.government.is/publications/legislation/lex/2018/01/25/ACT-respecting-Public-Limited-Companies-No.-2-1995-as-amended-up-to-1-May-2011-amendments-as-from-Act-43-2008-indicated/> (Дата обращения: 23.03.2021).
12. Акт «о Купле-продаже Товаров» (Act No 50/2000 on Sale of Goods) // [Электронный ресурс] Режим доступа: открытый <https://www.government.is/publications/legislation/lex/2018/02/14/Merchants-and-Trade-Act-No-50-2000-on-the-Sale-of-Goods-in-English-Translation/> (Дата обращения: 26.03.2021).
13. Акт «о сроках исковой давности» (Act No. 150/2007 on the limitation periods for claims) // [Электронный ресурс] Режим доступа: открытый <https://www.government.is/publications/legislation/lex/2018/02/14/Act-No.-150-2007-on-the-limitation-periods-for-claims/> (Дата обращения: 26.03.2021).

Для цитирования: Нукуева К.М. Договор морского страхования по законодательству королевства Дании // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С. 49-51.

Нукуева К.М.

*ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, Кафедра Международного и морского права
Студент магистратской подготовки*

ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ КОРОЛЕВСТВА ДАНИИ

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, относящиеся к морскому страхованию, а именно к морскому страхованию по законодательству Королевства Дании. Были исследованы разные действующие законодательные акты Королевства Дании, которые регламентируют морское страхование, а именно Danish Merchant Shipping act, Danish Insurance Contract act, Nordic Plan и т.д. В дополнение к этому автор рассматривает пункты договора морского страхования такие как объект страхования, страховой случай, риски, страховая стоимость и т.д.

Ключевые слова. Морское страхование, законодательные акты, Королевство Дания, объект страхования, страховой случай, страховая стоимость, риски.

MARITIME INSURANCE UNDER THE LAW OF THE DENMARK

Abstract. This article discusses issues related to marine insurance, specifically related to marine insurance under the law of the Kingdom of Denmark. Various current legislative acts of the Kingdom of Denmark, which regulate marine insurance, were investigated, namely the Danish Merchant Shipping act, Danish Insurance Contract act, Nordic Plan, etc. In addition to this, the author considers the clauses of the marine insurance contract, such as the object of insurance, insured event, risks, insured value, etc.

Keywords. Marine insurance, legislative acts, Kingdom of Denmark, object of insurance, insured event, insured value, risks.

Мореплавание всегда было связано с многочисленными случайностями и опасностями и степень рисков в этой сфере весьма высока. Именно это обстоятельство предопределило выделение морского страхования в отдельный институт права.

В период европейского Ренессанса морское страхование возродилось в процветающих торговых городах Италии и Испании. Отсюда система распространилась по великим торговым путям в Северную Европу, где идея морского страхования была адаптирована купцами в Ганзейском торговом союзе уже в XIII-XIV вв. В Северной Европе ломбардийские купцы и менялы Лондона заложили основы морского страхового дела. Однако со временем в Скандинавии выработалось и до сих пор действует собственная модель морского страхования, которые заложили купцы Ганзы. Первые компании морского страхования Скандинавии были созданы в Дании и Швеции в конце XVIII в.

В настоящее время морское страхование в Дании регламентировано следующими международными и национальными актами:

- Danish Merchant Shipping Act (Закон «О торговом судоходстве») 1994 года (с изменениями 2014 г.);
- Danish Insurance Contract Act (Закон о датских договорах страхования);
- Marine insurance convention 1932;
- Конвенция ООН по морскому праву 1982 года;
- Nordic Plan.

Согласно Закону о датских договорах страхования морское страхование означает страхование от опасностей, которым подвергаются интересы застрахованного во время морской перевозки.

В соответствии с главой 7 разделом 153 закона о торговом судоходстве Дании владелец судна, плавающего под датским флагом и имеющего валовой тоннаж 300 или более, должен иметь страховку, покрывающую морские требования. Такое судно не может эксплуатироваться, если оно не имеет сертификата, подтверждающего факт его страхования. Такой сертификат должен храниться на борту судна и предъявляться по просьбе властей. Это же правило применяется к судну, не плавающему под датским флагом, осуществляющему заход и выход из датского порта, погрузку и разгрузку в

Дании или на континентальном шельфе Дании, или осуществляющему определённые задачи в территориальных водах Дании, если судно имеет валовой тоннаж 300 и более.

Датская морская администрация устанавливает правила о страховом сертификате. Если на судне нет страхового сертификата, Датская морская администрация или другие уполномоченные этим органом власти высылают судно из датских портов.

В соответствии с главой 9а, которая включает в себя Бункерную конвенцию 2001 г., владелец судна под датским флагом с валовой вместимостью 1000 или более должен иметь страховку, покрывающую претензии, возникающие в результате ущерба от загрязнения, нанесенного бункерным маслом. А также согласно глава 10, которая включает Конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, судно под датским флагом, перевозящее нефть наливом с валовой вместимостью 2000 и более должен иметь страховку, покрывающую претензии, возникающие в результате ущерба от загрязнения, нанесенного нефтью.

Объект страхования. Согласно статье 59.2 Закона о датских договорах страхования, объектом страхования считается любое судно, стоящее на причале, в доке или иным образом простаивающее, а также перевозимый груз на борту такого судна.

Отдельные виды страхования также могут включать страхование грузов, P&I и страхование casco и техники.

Страховой случай и информация о риске. Согласно ст. 60 Закона о датских договорах страхования "при отсутствии каких-либо особых исключений, предусмотренных законом или соглашением, морское страхование охватывает все виды рисков, которым подвержены интересы страхователя". Однако в соответствии со ст. 62 компания не несет ответственности за потерю или повреждение судов исключительно в результате износа, старения или гниения, а также за утрату или повреждение товаров из-за неправильной упаковки или присущих им недостатков, таких как гниение, потеря веса, обычная утечка, или гибель животных.

Согласно Закону о датских договорах страхования если судно из-за того, что оно затонуло или село на мель, или в результате любого другого события, подпадающего под действие страховки, оно попало в такое состояние, что его нельзя спасти за разумные деньги, или если он был поврежден до такой степени, что она не стоит затрат на ремонт, тогда застрахованный имеет право получить компенсацию как за полную потерю. А, например, если потеря или повреждение происходят более одного раза в течение срока действия страховки, компания должна возместить убыток, даже если общая сумма компенсации превышает страховую сумму.

Морские риски при страховании корпуса, осуществляемом в соответствии с Nordic Plan, покрывают все опасности, которым может подвергнуться судно, с исключения, перечисленные в разделах 2-8 (a) - (d) Nordic Plan.

Страхование может быть осуществлено для океанских судов, рыболовных судов, малых грузовых судов и мобильных морских установок.

Страховая стоимость судна. Согласно со ст. 75 Закона о датских договорах страхования «страховая стоимость судна - это стоимость судна на момент возникновения ответственности страховой компании».

Пункт 2 этой же статьи гласит, что если на момент заключения договора страхования стоимость судна установлена на согласованной сумме (оценочный полис), такая оценка является обязательной для компании, если только она не докажет, что согласованная стоимость находится в превышение суммы, которую можно обоснованно считать страховой стоимостью.

В соответствии со ст. 175 Закона о торговом судоходстве Дании "сумма ограничения по претензиям, возникающим в связи с локализацией, маркировкой и удалением затонувшего судна составляет 2 000000 SDR для судов, которые не являются пассажирскими судами, занятыми исключительно регулярными рейсами. Для таких судов валовой вместимостью более 1000 размер ограничения увеличивается следующим образом:

- за каждую тонну от 1001 до 2000 по 2000 SDR,
- за каждую тонну от 2001 до 10000 по 5000 SDR,
- и за каждую тонну свыше 10 001 на 1 000 SDR.

Сумма ограничения по всем остальным претензиям, а также по любым претензиям с недостаточным покрытием составляет 1,51 миллиона SDR для судов вместимостью не более 2000. Для судов при тоннаже, превышающем настоящую, размер ограничения увеличивается в следующем размере:

- За каждую тонну от 2001 до 30 000 тонн по 604 SDR,
- За каждую тонну от 30 001 до 70 000 тонн по 453 SDR,
- За каждую тонну свыше 70 000 тонн по 302 SDR.

Таким образом, страховое дело стало неперенным элементом любой предпринимательской деятельности, сопровождающим и обслуживающим торговлю и судоходство. Морское страхование сегодня - это международная деловая практика, не знающая границ между странами. Невозможно представить современное судоходство и мировую торговлю без высокоразвитой системы морского страхования. Финансирование столь крупных материальных ценностей как судно или груз невозможно без адекватной системы безопасности, которую страхование дает банкам, торговым компаниям и судовладельцам.

Пристатейный библиографический список:

1. Danish Merchant Shipping Act от 1994 года, с изменениями от 2014 года. Режим доступа URL:[https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Acts/Merchant%20shipping%20act%20\(consolidated%20act%20no.%201505\).pdf](https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Acts/Merchant%20shipping%20act%20(consolidated%20act%20no.%201505).pdf)
2. Официальный сайт Датской морской администрации. Режим доступа:URL: // <https://www.dma.dk/Sider/default.aspx/>.
3. Скаридов А.С., Адмиралтейское и морское право зарубежных стран. 2018.
4. Далер О. Основы морского страхования.2002.
5. Закон о датских договорах страхования (Danish Insurance Contract Act). 2012.



РАЗДЕЛ III. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Для цитирования: Мордвинова Т.Б. Цифровая «лихорадка», портовая инфраструктура и проблемы регионов Восточной Арктики // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С. 52 - 59.

Мордвинова Т.Б.

*Зам. директора Агентства морского права (Санкт-Петербург);
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова,
Кафедра Международного и морского права, старший преподаватель*

ЦИФРОВАЯ «ЛИХОРАДКА» ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ ВОСТОЧНОЙ АРКТИКИ.

Аннотация. Цифровизация портовой инфраструктуры является современным фактором развития портовых операционных процессов. Внедрение новых технологий в Восточной Арктике замедляется отсутствием технических условий, так как цифровизация базируется на высокоскоростных технологиях. Вместе с тем, цифровизация Арктики может стать экономически выгодным проектом и дать возможность улучшить качество жизни, может обеспечить жителей Арктики работой, что позволит уменьшить отток населения из региона. И именно эти факторы имеют немаловажное значение для развития Северного морского пути как глобального транспортного коридора. Кроме того, автор предлагает оптимизировать процедуры портовой логистики за счет внедрения дублирующего цифровой «бумажного протокола» для защиты управления портовыми бизнес-процессами от противоправных атак на системы цифрового документооборота.

Ключевые слова. Цифровизация портовой инфраструктуры, портовая логистика, протоколы документооборота, информационно-коммуникационные технологии и их внедрение в арктических портах.

DEGETAL «FEVER» FOR THE PORT INFRASTRUCTURE OF THE EASTERN ARCTIC

Abstract. Digitalization of port infrastructure is a modern factor in the development of port operational processes. The introduction of new technologies in the Eastern Arctic is slowed down by the lack of technical conditions, since digitalization is based on high-speed technologies. At the same time, digitalization of the Arctic can become an economically profitable project and provide an opportunity to improve the quality of life, can provide residents of the Arctic with work, which will reduce the outflow of population from the region. Particular these factors have most importance for the development of the Northern Sea Route as a global transport corridor. In addition, the author proposes to optimize port logistics procedures by introducing a duplicate digital «paper protocol» to protect the management of port business processes from illegal attacks on digital document management systems.

Keywords. Port infrastructure digitalization, port logistics, document flow protocols, information and communication technologies and their implementation in Arctic ports.

Сегодня цифровизация — тема, которую обсуждают на разных уровнях. Цифровая трансформация рассматривается и как фактор экономического развития, и как фактор поддержки социальной инфраструктуры в стране.

Мировой транспортный комплекс является крупнейшим потребителем цифровых технологий и решений. Необходимость ускоренного внедрения цифровых технологий в экономической и социальной сфере формирует новые задачи для субъектов транспортных операций.

Современная экономика и промышленность во многом зависят от «цифры», включая такие важные секторы, как связь, мониторинг логистических и промышленных процессов, хранение и анализ данных, здоровье сотрудников предприятий и многое другое. Морское судоходство не исключение.

Особое значение для судоходства имеют порты. Управление трафиком порта, обеспечение погрузочно-разгрузочных работ, безопасность людей на территории — все это задачи портовой команды, выполнение которых невозможно без использования цифровых технологий.

Начало процесса цифровизации морских портов в мире можно отнести к 1993 году, когда впервые были использованы беспилотные машины для обработки контейнеров в порту Роттердам. Применение цифровых технологий позволило портам повысить объем и эффективность отгрузки товаров; сократить время пребывания судна на стоянке; принимать большее количество судов ежедневно; снизить нагрузки на транспортные маршруты; удвоить пропускную способность (без расширения площадей); оптимизировать работу персонала; отслеживать местонахождение и состояние груза и др.

Современный порт - очень оживленное место с множеством функций. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) достаточно давно работает над совершенствованием модели развития портов, уделяя значительное внимание приведению структур и инфраструктуры в соответствие с изменениями в технологиях. Порт третьего поколения (по классификации ЮНКТАД) уже не может допускать «длинных очередей» поскольку будет считаться неэффективным, даже если он предлагает низкие цены.¹

Модель WORKPORT² предполагает максимальную компьютерную оптимизацию всех процессов, хотя и не отрицает бумажный документооборот, эта модель признает политику управления портом на основе приоритетного внимания тем вопросам, которые являются неотложными и критическими.

В Российской Федерации вопросы конкурентоспособности и повышения эффективности работы морских портов, в том числе с использованием новых технологий, повышения уровня их инновационности сегодня являются очень актуальными. Выбор и внедрение цифровых решений в деятельность арктических морских портов – это трансформационный и сложный процесс, и одно из приоритетней их направлений развития Арктической зоны страны до 2035 года. Минтранс России еще в 2017 году инициировал создание Единой защищенной информационно-телекоммуникационной системы транспортного комплекса Арктической зоны Российской Федерации, которая включала функции всестороннего картографического, гидрометеорологического, навигационного и связанного обеспечения грузовых и пассажирских перевозок всеми видами транспорта в Арктической зоне.

Отметим, что в российских морских портах преобладают отдельные информационные технологии и/или автоматизированные системы, а вот комплексные цифровые трансформации в настоящее время практически не используются.³

Самая распространённая автоматизированная система это система электронного документооборота. Традиционный «бумажный» способ передачи документов в реалиях современного мира «высоких скоростей» уже устарел. И на это есть две весомые причины: время и деньги. Она упрощает/ускоряет деятельность порта с иными субъектами транспортного пространства, при этом сокращается время простоев, снижаются издержки за счет отказа от бумажных носителей и прочее.

Успешно применяются, например такие системы как, система оперативного управления в деятельности контейнерных терминалов (предназначена для управления персоналом и техникой на контейнерном терминале в реальном времени с целью повышения эффективности обработки контейнеров); автоматизированные системы взаимодействия морских портов и федеральных органов исполнительной власти; система обслуживания судов «Цифровой порт». Работает КПС «Портал «Морской порт»⁴, основной задачей, которой является документальное оформление судов и перемещаемых ими товаров на основе электронного документооборота. Специалисты АО «Ростовский порт» разработали и внедрили собственную информационную систему, запуск которой позволил оцифровать все бизнес-процессы и удвоить объём обрабатываемых грузов.⁵

В плане развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года⁶ определены следующие задачи, касающиеся цифровизации:

-внедрение цифровых технологий для развития мультимодальных перевозок в акватории Северного морского пути (п.47);

-обеспечение предоставления транспортно-логистических услуг, связанных с перевозками в акватории Северного морского пути, на основе цифровой платформы безбумажного электронного оформления мультимодальных перевозок пассажиров и грузов (п.48);

¹ Скарин А.С. «Фактор времени в портовой логистике». Из выступления на морском юридическом форуме «Актуальные проблемы теории и практики морского права». 22 апреля 2021 г. Владивосток 2021.

² Модель WORKPORT возникла на основании исследований ЮНКТАД.

³ Цифровизация морских портов // Морские порты. 2020. №4. Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/analitika/1688/85857/>

⁴ КПС «Портал Морской порт»: от слов к делу. / ИАО Таможенные новости. «CustomsExpert.ru». Режим доступа: <https://customsexpert.ru/articles/kps-portal-morskoy-port-ot.htm>

⁵ Цифровые технологии причалили в Ростовском порту / Бакеев А., Стуров И. // Эксперт Юг. 01.07. 2019. Режим доступа: <https://expert.ru/south/2019/07/tsifrovyye-tehnologii-prichalili-v-rostovskom-portu/>

⁶ Распоряжение Правительства РФ «Об утверждении прилагаемого плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 г.» от 21 декабря 2019 г. № 3120-р

-подготовка предложений по созданию и внедрению единой платформы цифровых сервисов, предоставляемых в акватории Северного морского пути (п. 49).

Особенностью деятельности российских морских портов является неравномерное распределение перевалки грузов по морским бассейнам, что обусловлено как географическими факторами, так и особенностями логистических маршрутов. Это касается и портов Арктической зоны РФ.

Дисбаланс в развитии транспортной инфраструктуры подкрепляется разным уровнем геологического изучения и освоения месторождений полезных ископаемых. Развитие Восточного сектора Арктики в части соответствия задаче возрождения Северного морского пути должна предусматривать как увеличение грузопотока за счет разработки новых месторождений, так и развитие береговой инфраструктуры Северного морского пути.

В Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года⁷ установлена необходимость развития информационно-телекоммуникационной инфраструктуры путем устранения «цифрового неравенства» субъектов РФ, повышения информационно-телекоммуникационной связности территории РФ с целью ликвидации инфраструктурных ограничений, повышения доступности и качества транспортной инфраструктуры и ускорения экономического роста, научно-технологического и инновационного развития РФ и др.

Как одну из важнейших государственных задач – устранить цифровое неравенство в Арктических регионах - обозначил вице-спикер Совета Федерации ФС РФ Андрей Турчак.⁸

Минтранс России, Федеральное агентство морского и речного транспорта и ФГУП «Росморпорт», на которых возложены стратегические задачи, связанные с развитием портовых мощностей и их инфраструктуры в Арктическом регионе, приступили к реализации проекта по строительству трансарктической магистральной подводной волоконно-оптической линии связи (ВОЛС) по маршруту Мурманск – Владивосток с выходом локальных линий связи в крупнейшие порты и населенные пункты Арктической зоны.⁹

Задача возрождения Северного морского пути предполагает необходимость развития транспортной инфраструктуры и стимулирование роста грузопотока. Эксперты сулят ему большое будущее как едва ли не самой главной морской транспортной магистрали нашей страны, на которой ежегодно увеличивается грузооборот. Такое активное развитие СМП заставляет думать о разработке инновационных и современных решений, которые позволят пользоваться магистралью круглогодично, с минимальным ущербом для экологии и даже интерактивно.

Сейчас дирекция Севморпути госкорпорации «Росатом» разрабатывает концепцию единой платформы цифровых сервисов Севморпути. Ее разработка началась в августе 2020 года.

По мнению Максима Кулинко (заместителя директора дирекции Севморпути «Росатома») «на решение по созданию платформы повлиял взрывной рост грузопотока по СМП и, как следствие, развитие атомной ледокольной группировки и транспортных судов высокого ледового класса, которым необходимо обеспечение круглогодичной навигации. Это, в свою очередь, влечет необходимость более эффективного управления плаванием судов в суровых ледовых условиях, на которое направлена цифровая платформа»¹⁰

В 2019 году «Газпром нефть» запустила первую в мире цифровую систему управления арктической логистикой. Система «Капитан» наглядно доказала свою экономическую эффективность, ее решения могут применяться не только «Газпром нефтью», но и другими участниками, работающими на маршрутах Северного морского

⁷ Распоряжение Правительства РФ «Об утверждении Стратегии пространственного развития РФ на период до 2025 г.» от 13.02.2019 г. №207-р

⁸ Андрей Турчак: Необходимо устранить цифровое неравенство в Арктической зоне / ИА «Би-порт». 11.11.2020. Режим доступа: <https://b-port.com/news/246384>

⁹ В России стартует проект строительства трансарктической магистральной подводной волоконно-оптической линии связи Мурманск – Владивосток / официальный сайт. Росморречфлот. 18.11.2020. Режим доступа: <http://morflot.gov.ru/news/lenta/n4960.html>

¹⁰ Грядет цифровизация Севморпути // Морские вести России. 08.04.2021 // <http://www.morvesti.ru/exclusive/89076/>

пути». В перспективе «Капитан» имеет потенциал стать частью комплексного плана по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры для увеличения грузопотока по Северному морскому пути.¹¹

В настоящее время интенсивность навигации существенно различается в Восточном и Западном секторе Арктики – более 90% всех рейсов приходится на ее Западную часть.¹²

Внедрение новых технологий в Восточной Арктике замедляется отсутствием технических условий, так как цифровизация базируется на высокоскоростных технологиях.

Чукотский АО обладает сложной транспортной схемой, но остаётся единственным субъектом РФ, который не подключён к волоконно-оптической связи. Сегодня к Интернету там подключены 42 населенных пункта. Днём Интернет работает в учреждениях, вечером ресурс распределяется между жителями. Регион ждёт прокладки ВОЛС от Петропавловска-Камчатского до Анадыря, которая по плану, должна быть проложена до конца 2022 года, но при благоприятных погодных условиях прокладку кабеля можно завершить за один сезон. При таком сценарии оптоволокно придёт в Анадырь на год раньше – в 2021 году.¹³ Сегодня в регионе основная связь — спутниковая, а это означает медленный и дорогой интернет и ограниченные возможности для развития разных «умных» программ.

При этом стратегически важным вопросом остается зависимость Округа от «северного» завоза в период навигации, что влечет за собой уровень развития портовой инфраструктуры. В Стратегии социально-экономического развития Чукотского АО планируется реконструкция и расширение портовой инфраструктуры, в т.ч. морского порта Беринговский и морского порта Певек.

По итогам навигации 2020 года морские гавани округа оформили 301 судно. Больше всего их было в порту самого северного города России – Певек принял 78 судов, а грузооборот порта составил 371,8 тыс. тонн. Анадырский морпорт оформил 63 судозахода (176 тыс. тонн), Беринговский – 57 судов (779,2 тыс. тонн), Провидения – 56 (26 тыс. тонн), Эгвекино – 47 судов (111,6 тыс. тонн).¹⁴

Схожие проблемы и у Республики Саха (Якутия) на территории которой находится базовый порт Восточного участка СМП – морской порт Тикси.

Основное отличие порта от большинства других – небольшие глубины: порядка 6 метров на подходном фарватере, до 5 метров у причалов и еще меньше на удаленных терминалах. Основная особенность судоходства – преобладание речных судов, которые доставляют грузы по программе северного завоза в поселок Тикси и населенные пункты арктического побережья. Другая часть заходов – каботажные морские суда как с западного, так и с восточного направления, доставляющие продовольственные и промышленные товары, топливо, стройматериалы и оборудование. В порту происходит перевалка грузов с морских судов для населенных пунктов на берегах рек Лены, Оленек, Яны, Индигирки, Колымы.¹⁵

В силу своего географического положения морской порт Тикси является соединяющим транспортным узлом Восточной и Западной Арктики и рассматривается правительством Республики Саха (Якутия) в роли базового пункта управления инфраструктурой в восточной части Севморпути. Данное положение отражено в Стратегии социально-экономического развития арктической зоны республики Саха (Якутия) на период до 2035 года, в частности «развитие порта позволит создать центральный транспортный узел Арктической зоны Республики Саха (Якутия) для

¹¹ «Газпром нефть» внедрила первую в мире цифровую систему управления логистикой в Арктике / сайт ПАО «Газпром нефть». 09.04.2019. Режим доступа: <https://www.gazprom-neft.ru/press-center/news/gazprom-neft-vnedrila-pervuyu-v-mire-sifrovuyu-sistemu-upravleniya-logistikoy-v-arktike/>

¹² Стратегия социально-экономического развития арктической зоны республики Саха (Якутия) на период до 2035 года. Якутск, 2019. Режим доступа: <https://arktika.sakha.gov.ru/deyatelnost1--/proekt-strategii-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-arkticheskoy-zony-respubliki-saha-jakutija-na-period-do-2030-goda->

¹³ Оптоволокно на Чукотку могут протянуть на год раньше запланированного / портал НО «Фонд развития Чукотского АО». 22.11.2019. Режим доступа: <https://invest-chukotka.ru/news/optovokno-na-chukotku-mogut-protyanut-na-god-ranshe-zaplanirovannogo>

¹⁴ Все морские порты Чукотки завершили навигацию / ИА Чукотка. 10.12.2020. Режим доступа: <https://prochukotku.ru/20201210/12019.html#sthash.FEexGMGr.dpuf>

¹⁵ Порт Тикси – новый арктический рубеж // Морские порты. 2019. №7. Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/exclusive/81615/>

обслуживания экспортно-импортных перевозок по реке Лена и Северному морскому пути».¹⁶

Реконструкция порта, которая обеспечит безопасный заход в порт морских судов с осадкой до 10 метров, позволит увеличить объем грузопереработки, в том числе грузов гражданских судов: каменного угля, пиломатериалов, генеральных грузов в большегрузных контейнерах, оборудования и снабженческого груза для арктических районов.

В навигацию 2020 года в морском порту Тикси и его морских терминалах было оформлено 522 судозахода из них в морском порту Тикси - 46, терминале Мыс Быкова - 269, терминале Устье реки Яна - 109, терминале Зеленый мыс – 98.

Общий грузооборот морского порта Тикси включая морские терминалы составил 607 тыс 268 тонн (из них выгружено 276 тыс 517 тонн, погружено 89 тыс 595 тонн, транзитных грузов – 241 тыс 155 тонн).¹⁷ В 2018 году Общий грузооборот морского порта Тикси составил 302,8 тыс. тонн, а в 2019 году грузооборот составил 370 тыс. тонн.

На сегодняшний день правительство Якутии прорабатывается новый инвестиционный проект строительства глубоководного порта в селе Найба, проект включает в себя расширение границ порта Тикси. Предполагается, что новый терминал позволит обслуживать морские суда с осадкой более 10 метров. Прогнозируемый грузооборот порта Найба к 2032 году составит 18,3 млн тонн в год по базовому сценарию и 23,1 млн тонн в год – по интенсивному. Строительство порта станет стимулом для реализации перспективных проектов по добыче полезных ископаемых, так как Северный морской путь откроет для них более выгодную логистику. Проект послужит толчком для полномасштабного освоения Арктики, в частности организации новых производств, формирования оптимальной энергетической и транспортной инфраструктуры.¹⁸

Все выше изложенное говорит о необходимости внедрения современных информационно-коммуникационных технологий и средств в арктических районах. В Стратегии развития Республики Саха (Якутия) данный фактор определен как ключевое условие успешности освоения арктических территорий.

Базовый вариант развития телекоммуникационной инфраструктуры региона связывают с реализацией проектов по строительству ВОЛС, в том числе и с реализацией федерального проекта по прокладке подводной ВОЛС вдоль трассы Северного морского пути и далее по руслам арктических рек, что обеспечит районы Республики высокоскоростным доступом к сети Интернет и позволит создавать/развивать «умные» технологии, объединять в единую информационную систему различные отрасли хозяйства и управления, в том числе и «морской макрокомплекс», который определен как инновационное направление развития хозяйства Республики Саха (Якутия).

А, учитывая инцидент в Суэцком канале,¹⁹ на фоне роста морских перевозок, заставит мир задуматься о развитии альтернативных вариантов стратегических маршрутов и поставок и в том числе об использовании Северного морского пути. Это яркая иллюстрация того, что мир нуждается в совершенствовании системы глобального управления, включая такую важную сферу как мировая транспортная система.

Необходим системный подход в создании единого цифрового пространства транспортного комплекса на основе единых стандартов и правил взаимодействия. Цифровая среда должна решать конкретные задачи: координацию работающих в Арктической Зоне РФ участников для оптимизации их деятельности.

В ноябре 2020 года на выездном заседании Совета Федерации РФ, прошедшем в Мурманске, прозвучали конкретные предложения по цифровому развитию регионов Арктической зоны России. Среди них – создать в Арктике российскую сеть дата-центров, предоставить особые льготы ИТ-компаниям – резидентам Арктической зоны,

¹⁶ Стратегия социально-экономического развития арктической зоны республики Саха (Якутия) на период до 2035 года. Якутск, 2019. Режим доступа: <https://arktika.sakha.gov.ru/deyatelnost1--/proekt-strategii-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-arkticheskoy-zony-respubliki-saha-jakutiya-na-period-do-2030-goda->

¹⁷ Завершена навигация в морском порту Тикси / проект КОРАБЕЛ.РУ. 28.10.2020. Режим доступа: https://www.korabel.ru/news/comments/zavershena_navigaciya_v_morskom_portu_tiksi.html

¹⁸ В Якутии заявили, что глубоководный порт-хаб на севере региона нужен для освоения Арктики / ТАСС. 14.04. 2021. Режим доступа: <https://tass.ru/v-strane/11141105>

¹⁹ Имеется ввиду контейнеровоз Evergiven, перекрывший проход в Суэцком канале в марте 2021 года.

сформировать единую цифровую платформу по развитию туризма в Заполярье, к 2030 году полностью устранить в северных регионах цифровое неравенство и т.д.

Цифровизация Арктики может стать экономически выгодным проектом и дать возможность улучшить качество жизни, может обеспечить жителей Арктики работой, что позволит уменьшить отток населения из региона. И именно эти факторы имеют немаловажное значение для развития Северного морского пути как глобального транспортного коридора.

Генеральный директор компании «МегаФон» Геворк Вермишян уверен, что на данный момент цифровизация в Арктике — это «миф и розовые мечты: пока не будет базовой сетевой инфраструктуры, «летать» ни один цифровой проект не будет». Это уже доказано в других регионах. Зато, как только инфраструктура создается, начинается быстрое освоение пользователями возможностей цифры.²⁰

Считая цифровизацию главным способом улучшить социально-экономические условия в российской Арктике и на фоне всех разговоров о цифровизации, в апреле 2021 года Правительство утверждает государственную программу «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» на 2021-2024 годы, где мы можем увидеть только один пункт цифровой повестки: «распространение на акватории Северного рыбохозяйственного бассейна положительно зарекомендовавшего себя в Дальневосточном федеральном округе опыта по формированию и распределению рыболовных участков с использованием современных цифровых технологий».²¹

Внедрение цифры в деятельность морских портов сложный процесс, зависимость от цифровизации несет в себе как положительные, так и отрицательные моменты.

Цифровые технологии в порту позволяют повышать объемы и эффективность грузооборота; сокращать время пребывания судна на стоянке; принимать большее количество судов; оптимизировать транспортные маршруты и др. Все эти процессы включают не только техническую автоматизацию, но и использование систем электронного документооборота, безбумажная технология упрощает/ускоряет взаимодействие порта с субъектами транспорта перенося в электронный формат полные цепочки документов. В феврале 2021 г. Евразийский межправительственный совет утвердил Концепцию развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств ЕАЭС, согласно которой «применение в морских пунктах пропуска цифровых технологий способствует дальнейшему развитию мультимодальных перевозок, создает новые возможности для транспортных систем государств-членов по интеграции в мировую транспортную систему, а также реализации и развитию транзитного потенциала»²²

С арктическими регионами все неоднозначно, только в 2019 году был начат проект по модернизации системы электронного документооборота ФГБУ «Администрация морских портов Западной Арктики», целью которой является повышение эффективности работы сотрудников «АМП Западной Арктики» за счет прозрачности процесса согласования документов, уменьшения времени и трудозатрат на подготовку и поиск необходимых документов и улучшения контроля исполнительской дисциплины, а также улучшение производительности самой СЭД.²³

В 2020 году Минтранс России/Росморречфлот/ФГУП «Росморпорт» приступили к реализации проекта «Полярный Экспресс» по строительству подводной трансарктической ВОЛС по маршруту Мурманск – Владивосток с точками выхода по трассе Северного морского пути (СМП).²⁴ Практические работы начнутся в конце мая-июня 2021 года, о чем заявил замглавы Минтранса РФ Александр Пошивай, который также отметил, что «данная линия связи обеспечивает надежными и высокоскоростными

²⁰ Русская Арктика: цифровая экономика где-то рядом / РБК СИБ. Режим доступа: <https://spbspecials.rbc.ru/digital-arctic>

²¹ В госпрограмму развития Арктики вошёл лишь один «цифровой» пункт / портал Экспертный центр электронного государства. 05.04.2021. Режим доступа: <https://d-russia.ru/v-gosprogrammu-razvitiya-arktiki-voshjol-lish-odin-cifrovoy-punkt.html>

²² Решение Евразийского межправительственного совета от 5 февраля 2021 г. № 1 «О Концепции развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств-членов Евразийского экономического союза» [Электронный документ]. Режим доступа: <https://www.alt.ru/tamdoc/21ms0001/>

²³ «АМП Западной Арктики» модернизирует систему электронного документооборота. Режим доступа: <https://arppsoft.ru/news/members/9540/>

²⁴ Проект строительства трансарктической подводной волоконно-оптической линии связи Мурманск – Владивосток. Режим доступа: https://www.marsat.ru/polarexpress_project_description

каналами связи и передачи данных в портовую инфраструктуру Арктики, на трассе СМП и в ДФО, способствуя тем самым цифровой трансформации отрасли водного транспорта».²⁵ Но, вот только к портам Восточной Арктики эта линия по проекту подойдет очень не скоро...Тикси-2025, Певек-2026, Анадырь-2026.²⁶

Компьютеризация логистических операций в портах Восточной Арктике, как наиболее уязвимом регионе в темпах развития, позволит повысить их конкурентоспособность и увеличить оборот грузов, как основного фактора, способствующего экономическому развитию региона. Разработка единой компьютеризированной системы для портов Восточной Арктики сделает обмен документацией максимально эффективным, сократит объем данных и, в конечном итоге, улучшение всего процесса мониторинга операции до ее завершения. Компьютеризация коммуникаций между всеми участниками в портах будет способствовать портовой интеграции, а также взаимодействию между портами, формируя таким образом логистические коридоры, что. В свою очередь, приведет к экономии ресурсов и повышению доступности портов Восточной Арктики.

Нельзя не отметить и негативную составляющую внедрения цифровых технологий. Во-первых, автоматизация бизнес-процессов приведет к сокращению рабочих мест, что крайне чувствительно для арктических регионов. Во-вторых, «технические сбои оборудования», что может усугубляться географическими и климатическими особенностями региона. И в-третьих, внедрение «цифры» сопряжено с рисками кибератак, которым могут быть подвержены не только портовые объекты, но и суда, буровые установки в море, навигационные системы, спутниковые каналы связи и проч.²⁷

Полагаем, что минимизировать риски можно за счет преобразования разрозненных ИТ систем региона в единую систему с единым интерфейсом управления. Это позволит избежать риски ложных доступов в системы, а также улучшить доступность портов за счет уменьшения количества потенциальных ошибок и изменения характера процедуры доступа с «превентивной» на «защищенную».

Оптимизация процедур портовой логистики позволит не только сократить время, необходимое для регулярного контроля запросов, но и контролировать обрабатываемые запросы в реальном времени параллельно с традиционными способами бумажного (дублирующего) протоколирования. Сохранение дублирующего протокола обеспечит большую защищенность цифрового документооборота, что в целом позволит достичь общего улучшения доступности порта и транзита транспортных средств и товаров и минимизирует затраты, особенно с учетом уровня развития Восточной арктической портовой инфраструктуры.

Пристатейный библиографический список:

1. Распоряжение Правительства РФ «Об утверждении прилагаемого плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 г.» от 21 декабря 2019 г. № 3120-р // СПС Консультант
2. Распоряжение Правительства РФ «Об утверждении Стратегии пространственного развития РФ на период до 2025 г.» от 13.02.2019 г. №207-р // СПС Консультант
3. Стратегия социально-экономического развития арктической зоны республики Саха (Якутия) на период до 2035 года. Якутск, 2019. Режим доступа: <https://arktika.sakha.gov.ru/deyatelnost1--/proekt-strategii-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-arkticheskoy-zony-respubliki-saha-jakutiya-na-period-do-2030-goda->
4. Цифровизация морских портов // Морские порты. 2020. №4. Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/analitika/1688/85857/>
5. КПС «Портал Морской порт»: от слов к делу. / ИАО Таможенные новости. «CustomsExpert.ru». Режим доступа: <https://customsexpert.ru/articles/kps-portal-morskoy-port-ot-htm>
6. Цифровые технологии причалили в Ростовском порту / Бакеев А., Стуров И. // Эксперт Юг. 01.07. 2019. Режим доступа: <https://expert.ru/south/2019/07/tsifrovyye-tehnologii-prichalili--v-rostovskom-portu/>
7. Андрей Турчак: Необходимо устранить цифровое неравенство в Арктической зоне / ИА «Би-порт». 11.11.2020. Режим доступа: <https://b-port.com/news/246384>

²⁵ Прокладка подводной оптоволоконной линии связи в Арктике начнется в мае – июне. Режим доступа: <https://tass.ru/v-strane/11194529>

²⁶ Проект строительства трансарктической подводной волоконно-оптической линии связи Мурманск – Владивосток / ФГУП «Морвязьспутник». Режим доступа: https://www.marsat.ru/polarexpress_project_description

²⁷ С 2011 г. по 2013 г. порт Антверпена был жертвой тщательно продуманной и изощренной кибератаки. Злоумышленники удаленно ставили отметки в портовой системе учета грузов о прохождении конкретными контейнерами всех таможенных процедур и досмотров, а далее получали нужный груз. В июне 2017 года последствия кибератаки на компанию Maersk принесли убытки около \$250-300 млн.

8. В России стартует проект строительства трансарктической магистральной подводной волоконно-оптической линии связи Мурманск – Владивосток / официальный сайт. Росморречфлот. 18.11.2020. Режим доступа: <http://morflot.gov.ru/news/lenta/n4960.html>
9. Грядет цифровизация Севморпути // Морские вести России. 08.04.2021 // <http://www.morvesti.ru/exclusive/89076/>
10. «Газпром нефть» внедрила первую в мире цифровую систему управления логистикой в Арктике / сайт ПАО «Газпром нефть». 09.04.2019. Режим доступа: <https://www.gazprom-neft.ru/press-center/news/gazprom-neft-vnedrila-pervuyu-v-mire-tsifrovuyu-sistemu-upravleniya-logistikoy-v-arktike/>
11. Оптоволокно на Чукотку могут протянуть на год раньше запланированного / портал НО «Фонд развития Чукотского АО». 22.11.2019. Режим доступа: <https://invest-chukotka.ru/news/optovolokno-na-chukotku-mogut-protyanut-na-god-ranshe-zaplanirovannogo>
12. Все морские порты Чукотки завершили навигацию / ИА Чукотка. 10.12.2020. Режим доступа: <https://prochukotku.ru/20201210/12019.html#sthash.FEexGMGr.dpuf>.
13. Порт Тикси – новый арктический рубеж // Морские порты. 2019. №7. Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/exclusive/81615/>
14. Завершена навигация в морском порту Тикси / проект КОРАБЕЛ.РУ. 28.10.2020. Режим доступа: https://www.korabel.ru/news/comments/zavershena_navigaciya_v_morskom_portu_tiksi.html
15. В Якутии заявили, что глубоководный порт-хаб на севере региона нужен для освоения Арктики / ТАСС. 14.04. 2021. Режим доступа: <https://tass.ru/v-strane/11141105>
16. Русская Арктика: цифровая экономика где-то рядом / РБК СПб. Режим доступа: <https://spbspecials.rbc.ru/digital-arctic>
17. В госпрограмму развития Арктики вошёл лишь один «цифровой» пункт / портал Экспертный центр электронного государства. 05.04.2021. Режим доступа: <https://d-russia.ru/v-gosprogrammu-razvitiya-arktiki-voshjol-lish-odin-cifrovoj-punkt.html>

Для цитирования: Цветкова Ю.С. Обзор случаев кораблекрушений пассажирских судов в полярных регионах // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С. 59 - 61.

Цветкова Ю.С.

Ведущий юрист Агентства морского права (Санкт-Петербурге);

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова,

Кафедра Международного и морского права, старший преподаватель

ОБЗОР СЛУЧАЕВ КОРАБЛЕКРУШЕНИЙ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ В ПОЛЯРНЫХ РЕГИОНАХ

Аннотация: на фоне роста туристического интереса к полярным регионам немаловажным представляется вопрос обеспечения безопасности круизного судоходства в Арктике и Антарктике. В статье автор анализирует случаи происшествий с пассажирскими судами в полярных районах и причины, по которым они произошли.

Ключевые слова: Арктика, Антарктика, полярный туризм, круизное судоходство

OVERVIEW OF SHIPWRECKS OF PASSENGER SHIPS IN THE POLAR REGIONS

Abstract. Against the background of growing tourist interest in the polar regions, the issue of ensuring the safety of cruise shipping in the Arctic and Antarctic is of no small importance. In the article, the author analyzes the cases of accidents with passenger ships in the polar regions and the reasons for which they were.

Keywords. Arctic, Antarctic, polar tourism, cruise shipping

Организация туризма связана не только с разработкой маршрутов, но и с вопросами инфраструктуры, безопасности, оказания медицинской помощи. Оснащение судоходных маршрутов средствами обеспечения безопасности – ключевая задача обеспечения безопасности судоходства.²⁸

Произошедший в 2019 году инцидент с норвежским круизным лайнером Viking Sky выдвинул на передний план опасность, связанную с массовым арктическим туризмом.

Судно шло из норвежского города Тромсё по направлению в порт Ставангер, и попало в сильнейший шторм на фоне отказа четырех двигателей. По мнению экспертов, если бы данное происшествие случилось бы в отдаленной части Арктики, то, учитывая

²⁸ Скаридов А.С. Правовой режим Берингова пролива и безопасность мореплавания // Актуальные проблемы экономики и права. 2016. № 4. С. 150-165.

непредсказуемую арктическую погоду, поисково-спасательные службы не смогли бы оперативно добраться до места происшествия.

В случае с *Viking Sky* началась эвакуация пассажиров судна с помощью вертолетов, вместимость которых составляла около 10-15 человек, при общей численности пассажиров почти 1400 человек: из-за высоких волн спасательные корабли не смогли подойти к судну, терпящему бедствие.

Так, в 2018 году, в порту российского шахтёрского поселка Баренцбург на архипелаге Шпицберген пассажирский катамаран *Aurora Explorer* врезался в причал.

На борту норвежского туристического судна находилось больше 120 человек, порядка 40 из них получили травмы разной степени тяжести – переломы конечностей, повреждения шейного отдела позвоночника, порезы.

К оказанию помощи пострадавшим сразу же подключилась спасательная служба треста «Арктикуголь», горноспасательный взвод, персонал больницы в Баренцбурге, где людям оказывалась первая помощь. Были проинформированы спасательные службы управления губернатора Шпицбергена, которые вывезли часть пострадавших в Лонгйир (Норвегия) двумя вертолётами²⁹.

Ещё часть пострадавших в течение дня переправили на материк – в больницу норвежского города Тромсё.

По одной из версий, столкновение могло произойти из-за технической неисправности на судне.

Aurora Explorer принадлежало норвежской туристической компании *Arctic Explorer AS* и летом ежедневно выполняло рейсы между норвежским Лонгйиром, Баренцбургом и законсервированным советским посёлком Пирамида.

Интерес представляет случай, произошедший в 2012 году в другом полярном регионе – Антарктиде.

В бухте Максвелл в Антарктиде, в 1200 км к югу от Южной Америки, потерпела крушение яхта, принадлежавшая бразильскому предпринимателю Жоао Лара Мескита, на которой работали четыре члена экипажа, снимавшие документальный фильм³⁰.

Так, со слов одного из членов экипажа, ветер, превышающий 100 км в час, швырнул лодку, вследствие чего она перевернулась набок.

Находясь среди льдов, команда по радиации обратилась за помощью и была услышана чилийским военно-морским флотом на базе в Баия-Филдес, в Антарктиде. Все четверо исследователей были спасены, но плохая погода задержала процесс эвакуации людей на 2 дня.

Жуан Лара Мескита, который был на яхте, написал в своём блоге: «Затем, сквозь сильный ветер и высокие волны, лодка Фрей, чилийского военно-морского флота, подошла вплотную к нам. Наша эвакуация была грандиозной. Волны более 1,5 метра и скорость ветра более 40 узлов качали спасательный корабль из стороны в сторону».

Яхту *Mar Sem Fim* спасти не удалось. Ледяная вода внутри яхты замерзла, а затем расколола корпус — это явление называется сжатием, и позднее было определено, что оно стало последним ударом по корпусу *Mar Sem Fim*, отправив её на дно залива.

Лодка лежала в воде на глубине около 10 метров, сохранившаяся и видимая сверху почти на протяжении года, до её поднятия в начале 2013 года.

Чтобы поднять яхту были задействованы дайверы, которые закрепили прочные тросы под корпус и прикрепили их к надутым буям с обеих сторон. Буи постоянно надували, медленно поднимая судно, которое находилось под водой почти год. Как только судно было обнаружено, оно было отбуксировано обратно на берег, где исследователи забрали своё оборудование, после чего яхта отправилась на разборку и утилизацию.

В качестве еще одного примера можно привести случай авиакатастрофы туристического легкомоторного самолета на Аляске в 2015 году³¹. Самолет DHC-3 Otter, принадлежавшей авиакомпании *Holland America Line*, которая специализируется на

²⁹ Норвежский паром потерпел крушение на Шпицбергене. Электронный ресурс. URL: <https://severpost.ru/read/67854/>

³⁰ «Бесконечное Море» - История яхты «Mar Sem Fim». Электронный ресурс. URL: <https://ocean-media.su/beskonechnoe-more-istoriya-yahty-mar-sem-fim/>

³¹ Девять человек погибли в авиакатастрофе на Аляске. Электронный ресурс. URL: <https://www.interfax.ru/world/449843>

туристических перевозках, пропал с экранов радаров, после чего спасатели приступили к его поискам. Разбившийся самолет был обнаружен пилотами спасательного вертолета.

В качестве причины аварии были названы сложные погодные условия: в районе аварии было ветрено, шел сильный дождь.

Все рассмотренные случаи наглядно демонстрируют те опасности полярных регионов, о которых пишут практически все исследователи, изучающие Арктику и Антарктику – непредсказуемые погодные условия, могущие не только привести к кораблекрушению, но и существенно затруднить процесс эвакуации в случае инцидента. В частности, Шепелин Г.И., классифицируя риски в Арктике, риски, связанные с безопасностью, выделял в отдельную группу³².

Практически во всех рассмотренных выше случаях, кроме случая с Viking Sky, ситуацию несколько «упрощало» небольшое количество людей, которых необходимо было спасти. В случае с Viking Sky необходимо было эвакуировать более тысячи человек, однако инцидент произошел не в отдаленной части Арктике – в этом случае эвакуация была бы дольше, сложнее, и неизвестно, закончилась ли бы она успешно.

Список использованной литературы

1. Цветкова Ю.С. Актуализация правового обеспечения морских спасательных операций в высоких широтах // Океанский менеджмент. 2020. №3 (8).
2. Шепелин Г.И. Проблемы и перспективы морского страхования на северном морском пути // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие.). 2016. №3 (27).
3. Скаридов А.С. Правовой режим Берингова пролива и безопасность мореплавания // Актуальные проблемы экономики и права. 2016. № 4. С. 150-165.
4. «Бесконечное Море» - История яхты «Mar Sem Fim». Электронный ресурс. URL: <https://ocean-media.ru/beskonechnoe-more-istoriya-yahty-mar-sem-fim/>
5. Девять человек погибли в авиакатастрофе на Аляске. Электронный ресурс. URL: <https://www.interfax.ru/world/449843>
6. Норвежский паром потерпел крушение на Шпицбергене. Электронный ресурс. URL: <https://severpost.ru/read/67854/>



³² Шепелин Г.И. Проблемы и перспективы морского страхования на северном морском пути // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2016. №3 (27).

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