

ОКЕАНСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ

ВЫПУСК 4(13)

2021





АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

**ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ**

Выпуск 4(13) 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 Флюоровна, доктор юридических наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации, федеральный эксперт Рособнадзора Министерства образования и науки РФ, декан юридического факультета, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации.

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

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 - *М.А.Алисов, «Морской пейзаж», 1918*

© ООО «АМП», 2021

СОДЕРЖАНИЕ

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

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

<u>Булахова И.А.</u> Некоторые аспекты надлежащей реализации прав человека в сфере ответственного обращения с животными. Виды публичной ответственности.....	4
<u>Елисеев Е.С.</u> К вопросу о системе прав и свобод, закрепленных ЕКПЧ.....	10
<u>Лукьянов Н.В.</u> Цифровизация как инструмент реализации права на доступное образование. Международно-правовой подход.....	14
<u>Ли В.Р.</u> К вопросу о формировании специального международно-правового режима защиты прав инвалидов.....	17
<u>Чернядьева А.С.</u> Защита культурных ценностей во время вооруженных конфликтов. Некоторые аспекты.....	21

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

<u>Воробьев А.А.</u> Правовое регулирование деятельности сюрвейеров на водном транспорте.....	25
<u>Макарова Е.В.</u> Проблемы вывода из эксплуатации искусственных платформ и установок на континентальном шельфе.....	34
<u>Мышковская Е.К.</u> Проблемы правового регулирования перевалки грузов вне акватории порта.....	37

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

<u>Бразовская Я.Е.</u> Международные соглашения Российской Федерации как инструмент унификации частноправовых норм в области морского судоходства.....	40
<u>Комлева А.Л.</u> Защита морской среды Балтийского моря.....	45
<u>Скрынник А.М.</u> Униформология в системе морского транспортного образования СССР и Российской Федерации: историко-правовой аспект....	49
<u>Сонин Ф.С.</u> Блокировка Суэцкого канала: авария контейнеровоза «Эвер Гивен»	56
<u>Ярошевич В. А.</u> Международные патентные споры с участием России на примере кейса Augus vs. Lamborghini, Toyota, Michelin.....	60

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Для цитирования: Булахова И.А. Некоторые аспекты надлежащей реализации прав человека в сфере ответственного обращения с животными. Виды публичной ответственности / Науч.рук. к.ю.н., Евсикова Е.В.; Крымский филиала ФГБОУ ВО РГУП // Океанский менеджмент. 2021. № 4(13). С. 4-9.

Булахова И.А.

Крымский филиала ФГБОУ ВО РГУП

Магистрант

Научный руководитель: к.ю.н., Евсикова Е.В.

Крымский филиала ФГБОУ ВО РГУП

Кафедра административного и финансового права, доцент

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ НАДЛЕЖАЩЕЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА В СФЕРЕ ОТВЕТСТВЕННОГО ОБРАЩЕНИЯ С ЖИВОТНЫМИ. ВИДЫ ПУБЛИЧНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Аннотация. Статья посвящена институту публичной ответственности за жестокое обращение с животными, сочетанию уголовно-правовых и социальных методов воздействия в сфере обращения с животными; недостатку системы контроля и содержания животных. В статье рассматриваются особенности применения действующих законов Российской Федерации в отношении жестокого обращения с животными, рассмотрены наказания за совершение таких преступлений и проблемы привлечения к ответственности.

Ключевые слова. Уголовная ответственность, привлечение к ответственности, уголовный кодекс, гуманное отношение к животным, животные, жестокое обращение с животными, содержание и контроль за животными.

SOME ASPECTS OF THE PROPER IMPLEMENTATION OF HUMAN RIGHTS IN THE FIELD OF RESPONSIBLE TREATMENT OF ANIMALS. TYPES OF PUBLIC RESPONSIBILITY

Annotation. The article is devoted to the institution of public responsibility for cruelty to animals, the combination of criminal and social methods of influence in the field of animal treatment; the lack of a system of control and maintenance of animals. The article examines the peculiarities of the application of the current laws of the Russian Federation in relation to animal cruelty, considers the penalties for committing such crimes and the problems of bringing to justice.

Keywords. Criminal liability, prosecution, criminal Code, humane treatment of animals, animals, cruelty to animals, keeping and control of animals.

В России с каждым годом растет число домашних животных, так на основании данных предоставленных Всероссийским центром изучения общественного мнения (далее ВЦИОМ) за 2019 год у российских граждан увеличилось число домашних животных в 1,5 раза (домашние животные есть у 69% граждан Российской Федерации) по сравнению с прошлым периодом. [1] Другое исследование, проводимое международной аналитической платформой Growth from Knowledge в 2016 году, выявила лидеров по количеству содержания домашних животных. Российская Федерация в соответствии с данным исследованием заняла четвертое место (73 %), уступая тройку лидеров Бразилии, Аргентине и Мексике. [2]

Все вышесказанные исследования, говорят нам о том, что в Российской Федерации, большее количество граждан имеют домашних животных в собственности, что влечет за собой ряд прав и обязанностей у владельцев животного. В связи с этим, мы считаем важным, рассмотреть вопрос о публичной ответственности в сфере ответственного обращения с животными.

Важным шагом к приравниванию прав животного к правам человека, послужило установление единой даты, когда отмечаются эти дни. Так, 10 декабря в 1950 году Генеральной ассамблеей ООН была принята «Всеобщая декларация прав человека» [22], в этот же день в 1998 году была принята «Всемирная декларация прав животных» [23]. И неспроста дни празднования были назначены в один день, основной задачей было показать, что все живые существа нашего необъятного мира, имеют право на защиту и право на жизнь.

Основная суть Всемирной декларации прав животных заключается в предотвращении жесткого обращения с животными, обязанность населения бережно и с уважением относиться к животным, а также необходимость создания благоприятных условий жизни для них.

На сегодняшний день, Российская Федерация ступила на путь по внедрению в действующую систему главных и важных, по нашему мнению, принципов – гуманизма и нравственности. Данные принципы, не оставили без внимания и тему исследования.

Первым шагом, направленным на формирование у граждан ответственного обращения с животными, был совершен в 2018 году. Развитие института ответственного обращения с животными, по нашему мнению, в Российской Федерации, началось именно с Федерального закона от 27.12.2018 № 498-ФЗ «Об ответственном обращении с животными и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее ФЗ № 498). ФЗ 498 способствовал уменьшению пробелов законодательстве, так было закреплено ряд важных нововведений, в том числе было усовершенствован понятийный аппарат. [20]

Вторым, и не менее важным событием, влияющим на закрепление в обществе ответственного обращения с животными, было внесение поправок в Конституцию Российской Федерации в 2020 году. Так, в июле 2020 года на общероссийском голосовании по внесению поправок в Конституцию РФ, были приняты важные поправки. В соответствии с п. е5 ст.114 Конституции Российской Федерации, «Правительство РФ... осуществляет меры, направленные на - формирование в обществе ответственного отношения к животным». [3] Закрепление ответственного обращения с животными в главном законе страны, говорит о важности темы исследования, о необходимости ее реализации в обществе, и уменьшения статистики жестокого обращения с животными и формирование у общества нравственного поведения в отношении животных.

Не смотря на довольно обширное закрепление норм и правил поведения с животными, к сожалению, сегодня существует и негативная тенденция проявления жестокости в отношении животных. Большое количество деяний, связанных с жестоким обращением с животными, мы наблюдаем в информационно-коммуникационной сети «Интернет». [4, 5, 6]

Важным в исследовании данной темы является определение понятий «ответственного обращения с животными» и «порядок ответственного обращения с животными». Анализируя нормы права, мы можем увидеть, что в ФЗ №498 закреплено понятие «обращение с животными». Так, под обращением с животными понимается - содержание, использование (применение) животных, осуществление деятельности по обращению с животными без владельцев и осуществление иной деятельности, предусмотренной настоящим Федеральным законом, а также совершение других действий в отношении животных, которые оказывают влияние на их жизнь и здоровье. [20]

Однако мы можем заметить, что законодательно отсутствует закрепление понятий «ответственного обращения с животными» и «порядок ответственного обращения с животными». Из-за данного пробела в судебной и правоприменительной практике возникнут проблемы. На основании этого считаем, необходимо внести изменения в статью 3 ФЗ №498, и закрепить понятия - «ответственного обращения с животными» и «порядок ответственного обращения с животными».

По нашему мнению, под порядком ответственного обращения с животными следует понимать – упорядочивание общественных отношений в сфере обращения с животными, реализуемые в результате применения правовых норм, содержащих требования по условиям содержания и использования животного, регламентирующий устройство надлежащего ухода за животным, оказание современной ветеринарной помощи, и обеспечивающий защиту животных от жестокого обращения.

В связи с этим, в России предусмотрено два вида публичной ответственности в сфере жестокого обращения с животными. Так, в соответствии со статьей 21 ФЗ №498 за нарушения требований закона, владельцы животных, а также иные лица несут – уголовную (например, ст. 245 УК РФ), административную и иную ответственность на основании закона. Тут возникает вопрос, что относится к иным средствам ответственности? ФЗ №498 в статье 22, дает ответ на данный вопрос, а именно в случаях

нарушения требований по содержанию и использованию в условиях неволи дикого животного, данное животное будет конфисковано у владельца. Дикое животное после конфискации, будет возвращено в его естественную среду обитания, но в случаях, когда это невозможно, животное на безвозмездной основе передается на содержание в государственные муниципальные предприятия и учреждения. Которые соблюдают требования по содержанию таковых животных. Однако, если муниципальное предприятие и учреждение не может принять данное животное, то его передают на безвозмездной основе иным юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, которые соблюдают требования по содержанию диких животных в неволе. [19]

В соответствии со статьей 245 Уголовного Кодекса Российской Федерации (далее УК РФ), санкция нормы пункта первого содержит наказание в виде штрафа до 80 тысяч рублей, исправительные работы на срок, не превышающий 1 года, лишение свободы на срок до трех лет, а также и иные виды наказания, закрепленные статьей. Разбирая пункт второй, указанной статьи, а именно с наличием отягчающих оснований, то те же деяния, предусмотренные пунктом первым, но с применением садистских методов, с демонстрацией жестокого обращения с животными в информационно-коммуникационной сети «Интернет», а также в присутствии малолетнего лица или деяния, совершенные группой лиц, будут наказываться штрафом в размере от 100 тысяч рублей до 300 тысяч рублей, исправительными работами – до 2 лет, или лишением свободы от 3 до 5 лет. [7] Исходя из анализа статьи, мы видим, что жестокое обращение с животными, принадлежит к средней и небольшой тяжести категории преступлений.

Обращаясь к статистическим данным, мы можем увидеть весьма сомнительные цифры. Так, судебный департамент при Верховном суде Российской Федерации, показывает нам весьма незначительные данные, лишь меньшая часть дел (примерно 15 %), зарегистрированных в правоохранительных органах по статье 245 УК РФ, доходит до судебного разбирательства, а также выносятся итоговое судебное решение. [8] Согласно их данным, за 2018 года было привлечено к ответственности по статье 245 УК РФ – 110 граждан РФ. Из них, всего лишь 6 осужденных были приговорены к наказанию в виде лишения свободы. Все остальные лица, а их большинство, привлекли к ответственности в виде обязательных и исправительных работ, а также в виде штрафа. [9]

Особое внимание занимает объект преступления. В соответствии со статьей 245 УК РФ, объектом преступления - общественная нравственность и отношения в области содержания животных. Однако, не смотря на всю обширность объекта, законодатель не установил одного и достаточно важного закрепления, а именно животное к которому применяются противоправные действия, должен иметь хозяина, или он может быть без хозяина (безнадзорным). Так, как данного закрепления не имеется, считаем, что под предметом преступления выступают, как животные с владельцем, так и без, а также животные, любого вида (дикие, домашние, содержащиеся в неволе или полуволе животные). [10]

В связи с этим и возникают и иные проблемы, такие как: животное выступает в виде потерпевшего, однако, животное, не имея способности говорить, не может сообщить об этом кому-либо; средство доказывания виновности определенного лица, весьма неэффективны, ведь необходимо проводить наблюдение за лицом на протяжении длительного времени, что в реальных условиях, не будет соблюдаться. [11]

Не менее важным в практике является выявление объективной стороны преступления, так статья 245 УК РФ характеризуется в совершении активных действий, а также бездействии повлекшего за собой неблагоприятных последствий в виде смерти животного или причинении ему увечий. Тут и возникает пробел, исходя из дефиниции нормы мы видим, что в случае причинения животному определенного страдания в виде физического вреда, и если повреждения не видны (повреждения подходящие под определения «увечья»), а также если животное осталось живым, то в данном случае уголовная ответственность не наступит и лицо не будет привлечено к ответственности за совершенные деяния.

Рассматривая объективную сторону, важно понимать, что законодатель имел под бездействием. Так, например, к бездействию мы можем отнести такие примеры, как отсутствие воды и продуктов питания у животного, неблагоприятные условия проживания или условия при которых животное находится в холодных или жарких

местах пребывания, а также иных условиях вредных для него. В таком случае важно понимать, когда бездействие можно считать преступным. И данный момент определен, когда у виновного в момент бездействия, была обязанность заботиться о своем животном. [12]

Следующей категорией требуемой доработки является субъект преступления. Так, на основании анализа статьи субъектом преступления является физическое вменяемое лицо, достигшее возраста 16 лет. Однако, не смотря на этот факт, практика показывает, что зачастую, лица, совершившие противоправные деяния, не достигали ранее сказанного возраста. Например, в г. Челябинск в ноябре 2021 года, 13-летняя школьница убила и расчленила котенка на четыре части, по указанной ситуации было возбуждено уголовное дело. [13] В августе этого же года в г. Ставрополь, подростки до 16 лет, расчленили котенка, при этом они вели видеосъемку. После совершения данных действий, данное видео попало в социальную сеть TikTok. Сейчас ведется расследование по делу. [14] Как мы видим, лица, совершившие противоправные деяния, не достигли возраста уголовной ответственности по данной статье, соответственно не понесут уголовную ответственность. Такая безнаказанность за противоправные деяния, может иметь негативные последствия, и повлечь за собой более тяжкие преступления, и стать началом в «криминальной карьере» подрастающего поколения. Этому свидетельствуют и данные научных исследований. Так, более 80% преступников в детстве проявляли жестокость в отношении животных, и лишь потом становились преступниками по иным преступлениям. [15]

Все эти примеры свидетельствуют о неразвитом нравственном воспитании детей. Подобные случаи жестокости к животному подростков до 16 лет имеют широкое распространение. По нашему мнению, необходимо всячески воздействовать на институты образования, чтобы реализовывать и прививать в детях два главных принципа в отношении животных, а именно принципы гуманности и нравственности.

Сегодня, в России существует и иной вид публичной ответственности – административный. В данном случае особенность заключается в том, что в Кодексе об административных правонарушениях Российской Федерации данной статьи не закреплено, но право закрепления данной статьи есть у региональных властей. Так, на сегодняшний день в некоторых регионах закреплена административная ответственность за жестокое обращение с животными.

Хочется также отметить и о том, что до 2018 года статья «Жестокое обращение с животными», присутствовала во многих региональных законах об административных правонарушениях. [16, 17] Однако с принятием в 2018 году ФЗ, статьи о жестокое обращении стали утрачивать силу, и вместо них принимались не менее важные статьи, предусматривающие административную ответственность в сфере ответственного обращения с животными, например: нарушение порядка провоза (транспортировки) домашних животных; нарушение порядка проведения мероприятий с участием животных; нарушение порядка регулирования численности, отлова и содержания безнадзорных домашних животных; уклонение от регистрации и вакцинации собак и кошек и иные статьи.

По нашему мнению, именно закрепления административной ответственности в сфере ответственного обращения с животными, а также их перевозки и условий содержания, являются приоритетным и важным шагом. Ведь именно, к примеру, не соблюдение простых правил перевозки животного, может нанести увечье животному. Поэтому установление, новых статей в региональных законах, является правильным шагом в сфере ответственного обращения с животными. [18, 21]

Так, мы считаем, необходимым внести изменения в КоАП РФ, и закрепить следующие виды ответственности:

1. Несоблюдение требований к содержанию животных. В случаях несоблюдения общих требований к содержанию животных, за исключением требований к содержанию домашних животных, а также в случаях содержания и использования животных, включенных в перечень животных, запрещенных к содержанию, если эти действия не содержат признаков уголовно наказуемого деяния – влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трех тысяч рублей до 10 тысяч рублей; на должностных лиц – от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей, на

юридических лиц – от ста тысяч до двухсот тысяч рублей; либо обязательные работы на граждан - на срок от 40 до 120 часов.

2. Несоблюдение требований к использованию животных в культурно-зрелищных целях и их содержанию - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от пяти тысяч до пятнадцати тысяч рублей; на должностных лиц – от десяти тысяч до тридцати тысяч рублей; на юридических лиц – от пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей.

3. Осуществление деятельности по содержанию и использованию животных в зоопарках, зоосадах, цирках, зоотеатрах, дельфинариях, океанариумах без лицензии, а равно с нарушением требований и условий, предусмотренных лицензией, - влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей; на юридических лиц – от ста тысяч до двухсот тысяч рублей.

4. Несоблюдение требований к осуществлению деятельности по обращению с животными владельцами приютов для животных - влечет предупреждение или наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – от двадцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей.

5. Несоблюдение требований к осуществлению деятельности по обращению с животными без владельцев - влечет предупреждение или наложение административного штрафа на граждан в размере от трех тысяч до пяти тысяч рублей; на должностных лиц – от десяти тысяч до пятнадцати тысяч рублей; на юридических лиц – от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей.

По нашему мнению, закрепление данных статей, будет способствовать уменьшению количества нарушений порядка ответственного обращения с животными.

Таким образом, подводя итог всему вышесказанному, мы видим, что на сегодняшний день, проблема привлечения к ответственности лиц совершивших противоправные деяния в отношении животных, является актуальной и требует законодательной доработки. Так, по нашему мнению, стоит доработать статью 245 УК РФ, в аспекте расширения субъективной стороны преступления, а именно путем введения словосочетания «иные деяния». Законодателю, также следует рассмотреть вопрос о снижении возраста привлечения лиц к уголовной ответственности по данной статье. По нашему мнению, в связи со сложившейся практикой, уголовная ответственность по статье 245 УК РФ может наступать с 14 лет.

Относительно административной ответственности, то исходя из анализа норм, мы считаем, что региональному законодательству следует внести изменения в статьи, относящиеся к «жестокости обращения с животными» и чтобы они утратили свою силу действия. На федеральном уровне внести соответствующие изменения в КоАП РФ и закрепить статьи устанавливающие ответственность в сфере ответственного обращения с животными, к примеру: несоблюдение требований к содержанию животных, несоблюдение требований к использованию животных в культурно-зрелищных целях и их содержанию, Осуществление деятельности по содержанию и использованию животных в зоопарках, зоосадах, цирках, зоотеатрах, дельфинариях, океанариумах без лицензии, а равно с нарушением требований и условий, предусмотренных лицензией, несоблюдение требований к осуществлению деятельности по обращению с животными владельцами приютов для животных, несоблюдение требований к осуществлению деятельности по обращению с животными без владельцев.

Также следует внести изменения в статью 3 ФЗ №498, закрепив в нем понятия «ответственного обращения с животными» и «порядок ответственного обращения с животными». Следует также помнить и том, что на международной арене есть уже принятые нормы права, гарантирующие защиту прав животных. Так, «Всемирная декларация прав животных» принятая в 1998 году, гарантирует защиту животных от жестокого обращения. Возможно, стоило и нашему государству задуматься и о принятии подобных норм, дабы избежать значительных потерь. Введения данных изменений, по нашему мнению, внесет свой вклад в противодействие деяний, направленных на жестокость в отношении животных, а также повысит действенность правоохранительных органов, и будет способствовать формированию у населения поведения направленного на

соблюдение порядка ответственного обращения с животными, и развитию принципов нравственности, гуманности.

Пристатейный библиографический список:

1. «Всероссийский центр изучения общественного мнения» (ВЦИОМ) // ВЦИОМ: официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/rossiya-strana-kotov>
2. Growth from Knowledge// GfK: официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL: <https://www.gfk.com/ru/press/issledovanie-gfk-bolshe-vsego-domashnikh-zhivotnykh-v-rossii-ssha-i-latinskoi-amerike>
3. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 01.07.2020 N 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ, 01.07.2020, N 31, ст. 4398.
4. Международное информационное агентство «Россия сегодня» // Сетевое издание РИА Новости: официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL: <https://ria.ru/20190912/1558584822.html>
5. Международное информационное агентство «Россия сегодня» // Сетевое издание РИА Новости: официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL: <https://ria.ru/20211129/zhivotnye-1761239824.html>
6. Международное информационное агентство «Россия сегодня» // Сетевое издание РИА Новости: официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL: <https://ria.ru/20211027/sobaki-1756319585.html>
7. Уголовный кодекс Российской Федерации 13 июня 1996 года N 63-ФЗ/ СПС КонсультантПлюс – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 20.10.21.)
8. Сводные статистические сведения о деятельности федеральных судов общей юрисдикции и мировых судей [Электронный ресурс] – URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79> (дата обращения: 20.11.21.)
9. Судебный департамент при Верховном Суде РФ: офиц. сайт // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=4894> (дата обращения: 18.11.2021)
10. Есаков Г.А. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) // 7-е издание. М.: Издательство «Проспект», 2017. С. 736.
11. Вирясова Н.В., Землянова А.Н., Чернышева М.В. Об уголовной и нравственной проблемах применения ст. 245 УК РФ // Социальные науки. № 1 (16). 2017. С. 92-96.
12. Костылева Г.В., Муженская Н.Е. Цоколова О.И. Руководство для следователя и дознавателя по расследованию отдельных видов преступлений (часть 2) в 2 ч. М.: Издательство «Проспект», 2016. С. 739
13. «Издательский дом «Комсомольская правда»: офиц. сайт // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.chel.kp.ru/daily/28362/4510948/>
14. Сетевое издание "Bloknot": офиц. сайт // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://bloknot-stavropol.ru/news/raschlenivshiy-kotenka-podrostok-iz-stavropolya-po-1420056>
15. Вахрамеева Д.В. Жестокость в отношении животных и меры её пресечения в современном российском обществе // Научные труды КубГТУ. № 6. 2018. С. 77 – 83.
16. Кодекс Тюменской области об административной ответственности от 27.12.2007 № 55 (принят Тюменской областной Думой 20.12.2007) / СПС КонсультантПлюс – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 20.10.21.)
17. Закон Тверской области от 14.07.2003 № 46-30 «Об административных правонарушениях» (принят Законодательным Собранием Тверской области 01.07.2003) [Электронный ресурс] / СПС КонсультантПлюс – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 20.10.21.)
18. Буц С. Б., Евсикова Е. В., Пономарев А. В. Некоторые аспекты реформирования административно-деликтного законодательства в сфере установления административной ответственности за жестокое обращение с животными / Буц С.Б., Евсикова Е.В., Пономарев А.В. // Евразийский юридический журнал. 2021. № 9 (160). С. 116-119.
19. Постановление Правительства РФ от 12 декабря 2019 г. N 1659 "Об утверждении Правил обращения с конфискованными дикими животными в неволе, возврат которых в среду их обитания невозможен" [Электронный ресурс] / СПС КонсультантПлюс – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 20.10.21.)
20. Федеральный закон «Об ответственном обращении с животными и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 27.12.2018 N 498-ФЗ. [Электронный ресурс] / СПС КонсультантПлюс – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 20.11.21.)
21. Евсикова Е.В., Буц С.Б., Пономарев А.В. Некоторые аспекты реформирования административно-деликтного законодательства в сфере установления административной ответственности за жестокое обращение с животными / Евсикова Е.В., Буц С.Б., Пономарев А.В. // [Евразийский юридический журнал](#). 2021. № 10 (161). С. 146-148.
22. "Всеобщая декларация прав человека" (принята Генеральной Ассамблеей ООН 10.12.1948) . [Электронный ресурс] / СПС КонсультантПлюс – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 20.11.21.)
23. Всемирная декларация прав животных (Пересмотренный Международной Лигой Прав Животных в 1989, был представлен Генеральному директору ЮНЕСКО и обнародованный в 1990 году): официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL: <http://www.33cats.ru/guide/item/132-declaration-animal-rights.html>

Для цитирования: Елисеев Е.С. К вопросу о системе прав и свобод, закрепленных ЕКПЧ / Науч. рук. д.ю.н., Чернядьева Н.А.; Крымский филиала ФГБОУ ВО РГУП // Океанский менеджмент. 2021. № 4(13). С. 10-13.

Елисеев Е.С.

*Крымский филиала ФГБОУ ВО РГУП,
Факультет подготовки специалистов для судебной системы,
Бакалавриат, 4 курс.*

Научный руководитель: д.ю.н., Чернядьева Н.А.

*Крымский филиала ФГБОУ ВО РГУП
Кафедра государственно-правовых дисциплин, профессор*

К ВОПРОСУ О СИСТЕМЕ ПРАВ И СВОБОД, ЗАКРЕПЛЕННЫХ ЕКПЧ

Аннотация. В статье исследуются подходы к классификации прав и свобод, закрепленных в европейской Конвенции о защите прав и свобод человека. Проанализированы доктринальные подходы, международные акты о правах человека. Уделено внимание практике ЕСПЧ.

Ключевые слова. Европейское право; поколения прав человека; конвенция о защите прав и свобод человека; права и свободы; Европейский Суд по правам человека; Совет Европы.

ON THE QUESTION OF THE SYSTEM OF RIGHTS AND FREEDOMS ENSHRINED IN THE ECHR,

Annotation. The article discusses approaches to the classification of rights and freedoms enshrined in the European Convention for the Protection of Human Rights and Freedoms. Doctrinal approaches and international human rights acts are analyzed. Attention is paid to the practice of the ECHR.

Keywords. European law; generations of human rights; convention for the Protection of Human Rights and Freedoms; rights and freedoms; European Court of Human Rights; Council of Europe.

В системе международного права относительно недавно сформировалась особая отрасль, значимость которой нельзя недооценить, - это международное право прав человека. Права и свободы человека, закрепленные в Конвенции о защите прав человека и основных свобод 1950 г. (далее - ЕКПЧ, Конвенция) [1], права и свободы, находятся под пристальным вниманием международного сообщества. Необходимость исследования определяется также отсутствием глубоких научных исследований о системе защищаемых Конвенцией прав и свобод.

Прежде всего сделаем оговорку о том, что центральное положение в системе международного права прав человека занимает принцип уважения прав человека.

В правовой доктрине предлагается несколько оснований для классификации прав и свобод. Одним из наиболее значимых выступает классификация прав и свобод, закрепленных в Основном законе страны; она положена в основу юридической техники нашей Конституции [2].

Так, по мнению А.Т. Кашенова все конституционные права и свободы условно можно разделить на три группы: личные (они составляют первооснову правового статуса человека и гражданина); политические (они нацелены на активное включение человека в жизнь страны, управление ее делами); социально-экономические и культурные (их суть заключается в том, что через их установление и закрепление раскрывается роль социально-правового государства) [3, с. 29-30].

Аналогичных взглядов о классификации конституционных прав и свобод придерживается А.В. Безруков [4, с. 7-72], а также один из авторов Конституции Российской Федерации С.М. Шахрай [5, с. 120].

Текст Конвенции не усматривает четкой структурной классификации гарантируемых прав и свобод. Однако можно согласиться с позицией И.М. Ерофеева, который заметил, что согласно классификации, используемой в конституционном праве и международном праве, права и свободы могут быть разбиты на три группы [6, с. 51-57]: личные, гражданские и политические, а также «процессуальные» права.

Первая группа представлена личными правами, а также некоторыми правами экономико-социального характера. Сюда входят право на жизнь (ст. 2); запрет рабства и принудительного труда (ст. 4); уважение частной жизни (ст. 8), а также запрет воспрепятствования подаче жалобы в Европейский суд (ст. 13), и др.

Политические и гражданские права и свободы [7, С. 121] включают права на получение и распространение информации (ч. 1 ст. 10); свободы слова, мирных собраний и шествий (ч. 1 ст. 11); запрета пропаганды ненависти (ст. 14); запрета лишения гражданина права на въезд на территорию своего государства (ст. 2 Протокола № 4), и др.

«Процессуальные» права представлены правами, устанавливающими судебные гарантии. Сюда входят запрет бесчеловечного и унижающего достоинство личности обращения с задержанным и (или) арестованным лицом (ст. 3); право на беспрепятственный доступ к правосудию (ст. 6), и т.п. Обобщенно можем их назвать правами «справедливого судебного разбирательства», поскольку они предполагают субъективную возможность защищаться посредством наличия процессуальных прав и обеспечиваются гарантиями их реализации.

Дополняет «каталог прав и свобод» положения Протоколов к Конвенции. Так, Протоколом № 1 1952 г. введено и гарантировано новое право - право на собственность. В ст. 5 Протокола № 7 было закреплено право на равноправие супругов. Запрет применения смертной казни введен посредством ст. 1 Протокола № 6. В 2002 г. был принят Протокол № 13, ст. 1 которого установила гарантию прав лиц на недопустимость применения смертной казни.

Согласимся с Е.Г. Петренко в том, что одним из острых для Российской Федерации остается вопрос об отмене смертной казни, предписанный Протоколом № 6. В настоящее время в России действует мораторий на применение смертной казни, но она так и не была отменена законодательным способом. На недопустимость лишения жизни было обращено внимание Конституционным Судом России, позиция которого сводится к наличию в Российской Федерации комплексного моратория на применение смертной казни [8]. Однако нам представляется, что это вопрос времени.

Стоит обратить внимание на ст. 53 ЕКПЧ, где указано, что: «Ничто в настоящей Конвенции не может быть истолковано как ограничение или умаление любого из прав человека и основных свобод, которые могут обеспечиваться законодательством любой Высокой Договаривающейся Стороны или любым иным соглашением, в котором она участвует». Таким образом, по смыслу Конвенции и протоколов к ней, перечень защищаемых в них прав и свобод, не является исчерпывающим. Вместе с тем Страсбургский Суд осуществляет защиту только тех прав и свобод, которые установлены ЕКПЧ и ее протоколами. В этом заключается его ключевая особенность и правозащитная функция.

Говоря о некоторых «неконвенционных» правах и свободах, следует отметить следующее. Можно согласиться с мнением проф. В.А. Карташкина о значимости работы Организации Объединенных Наций при принятии Устава данной организации, поскольку Устав ООН явился первым в истории международных отношений многосторонним договором, который заложил основы широкого сотрудничества между государствами в сфере прав человека [9, с. 51].

В данном русле необходимо также говорить о принятой в 1948 г. Генеральной Ассамблеей ООН Всеобщей декларации прав человека [10]. Особое место декларации в системе международных актов заключается в том, что она провозглашала права, ранее не содержащиеся в каких-либо международных документах. Здесь также мы считаем необходимым указать, что участие в разработке Декларации принимали представители различных развитых и развивающихся стран, а также представители СССР [11, р. 4]. Кроме того, Декларации можно рассматривать в качестве первоосновы для становления международного права прав человека.

Декларация закрепила некоторые права и свободы, не защищаемые ЕКПЧ. Например, было впервые предусмотрено право человека на поиск убежища от преследования в других странах и пользоваться этим убежищем (ст. 14), а также право свободного участия в культурной жизни общества (ч. 1 ст. 27).

В ЕКПЧ право на убежище прямо не закреплено [12, с. 712-731]. В содержание права поиска убежища мы можем включить прежде всего два элемента. Первый включает в себя возможность искать убежище в иностранном государстве (государствах) при наличии обоснованных опасений стать жертвой преследований по каким-либо признакам (национальным, политическим и т.д.) и невозможностью находиться на территории соответствующего государства, пользоваться его защитой и нежеланием пользоваться его

защитой. Вторым элементом выступает возможность пользования покровительством государства, которое стало в установленном порядке убежищем.

Положения Протоколов № 4 и № 7 вводят также ряд «миграционных прав» содержательно связанных с правом убежища. В частности, установлен запрет коллективной высылки иностранцев, предоставлено право предоставлять доказательства правомерности нахождения на территории государства, возражать относительно высылки, требовать пересмотр решения о высылке.

Большая Палата ЕСПЧ, рассмотрев дело «M.S.S. v. Belgium and Greece», констатировала факт применения в отношении заявителя бесчеловечного обращения (ст. 3 ЕКПЧ), а также незаконного ограничения права на свободу передвижения (ч. 1 ст. 2 Протокола № 4) и ущемление права на эффективное средство правовой защиты (ст. 13 ЕКПЧ). Суд указал, что имеют место «... недостатки процедуры рассмотрения греческими властями обращения заявителя о предоставлении убежища и существовавшей угрозы прямой или косвенной высылки в страну его происхождения при отсутствии тщательного исследования существа его обращения и доступа к эффективному средству правовой защиты» [13].

Прежде всего следует напомнить, что ЕКПЧ была принята в послевоенное время, когда начали закрепляться на международном уровне права второго поколения - социально-экономические и культурные, зародившиеся еще в XIX в. [14, с. 159].

Становление данного поколения прав было обусловлено определенной сложностью. Данные права на тот момент были декларативными, поскольку государство было не способно обеспечить гражданам возможность реализовывать данные права. На декларативность этой группы прав было обращено внимание В.В. Барбиным, он отметил, что для реализации прав и свобод требуется организационная, планирующая и иные форма деятельности государства по обеспечению указанных прав [15, с. 45].

Права в сфере культуры стоит рассматривать в ретроспективном плане. Относительно защиты культурных и социальных прав в рамках Совета Европы необходимо обратить внимание на п. «а» ст. 1 Устава данной организации [16], где указано, что цель деятельности Совета Европы заключается в достижении большего единства между государствами-участниками во имя защиты и осуществления идеалов и принципов, являющихся их общим достоянием, и содействие их экономическому и социальному прогрессу.

Рассматривая роль Совета Европы, В.Н. Чернега указал, что он выступает единственной общеевропейской межправительственной организацией, основными задачами которой являются защита и продвижению прав человека, демократии и правового государства, а также сохранение культурной самобытности на континенте [17, с. 45-68].

Отсутствие закрепленных социальных и культурных прав в рамках ЕКПЧ возможно объясняется толкованием п. «б» ст. 1 Устава, смысл которого заключается в сотрудничестве государств - участников Совета Европы в части развития социально-экономического прогресса путем заключения отдельных соглашений и проведения совместных действий в экономической и социальной областях. Также здесь стоит указать на деятельность государств по поддержанию и дальнейшему развитию существующих основных прав и свобод.

Так, в рамках Совета Европы культурные права защищаются принятой в 1954 г. Европейской культурной конвенцией [18]. Она обязывает государств - участников принимать меры по улучшению взаимодействия в сфере культуры и развитию прав человека в области культуры. В частности, в сфере расширения мер по изучению своего языка и иностранных языков государств - участников, их истории и культуры.

Сущность права на свободное участие в культурной жизни общества кроется в возможности наслаждаться искусством во всех его проявлениях, участвовать в научном прогрессе и пользоваться его благами. Также сюда входит защита своих интеллектуальных трудов: произведений науки, литературы и искусства, изобретений, музыки и пр.

Культурные права мы представляем правильным рассматривать в контексте права на уважение частной жизни (ст. 8 ЕКПЧ). При этом под частной жизнью человека понимается мера возможного поведения человека в частноправовой сфере, либо в сфере,

не поддающейся прямому правовому регулированию со стороны государства, подкрепленную государственными запретами третьим лицам вторгаться в эту область [19, с. 120-121].

В обоснование своей позиции приведем Постановление ЕСПЧ по жалобе против Азербайджана [20]. Его анализ позволяет прийти к выводу, что невозможность заявителя возвратиться в свое родное поселение, покинутое в недобровольном порядке, где имеются могилы умерших родственников, то есть культурно-религиозная привязанность к местности, относится к категории «личная жизнь».

В заключение изложим определенные выводы. На сегодняшний день сформулировать четкую классификацию защищаемых ЕСПЧ прав и свобод человека представляется проблематичным. В узком понимании она состоит из личных, гражданско-политических и процессуальных прав.

Однако ЕСПЧ, осуществляя расширительное толкование Конвенции и ее протоколов, формирует собственное содержание прав, устанавливая более широкие возможности в их реализации и вкладывает в смысл права (свободы) новые элементы. Отсюда также видна значимость ЕСПЧ в деятельности по укреплению и развитию европейской системы защиты прав и свобод. В этом контексте уникальность Конвенции проявляется в ее эволюционном характере, то есть способности формировать новые права и свободы.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция о защите прав человека и основных свобод (заключена в г. Риме 04.11.1950 г.) // Собрание законодательства РФ. 08 января 2001 г. № 2. Ст. 163.
2. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 г., с изм. и доп.) [Электронный ресурс] URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007040001?index=0>.
3. Кашенов А.Т. Конституционное право Российской Федерации: курс лекций / А.Т. Кашенов. - Томск: Эль Контент, 2012.
4. Безруков А.В. Конституционное право России: учеб. пособие. 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Юстицинформ, 2015.
5. Шахрай С.М. Конституционное право Российской Федерации: учебник - 4-е изд., изм. и доп. М.: Статут, 2017.
6. Ерофеев И.М. О классификации и содержании прав и свобод человека, гарантированных Европейской Конвенцией 1950 г // Законность и правопорядок в современном обществе. 2011. № 7. С. 51-57.
7. Ковалев А.А. Международная защита прав человека: учеб. пособие. - М.: Статут, 2013.
8. Определение Конституционного Суда РФ от 19.11.2009 г. № 1344-О-Р // Собрание законодательства РФ. 30 ноября 2009 г. № 48. Ст. 5867.
9. Актуальные проблемы современного международного права: материалы XI ежегодной международной научно-практической конференции, посвященной памяти профессора И.П. Блищенко: в 2 ч. / отв. ред. А.Х. Абашидзе. М., 12-13 апреля 2013 г. - М.: РУДН, 2014. Ч. I.
10. Всеобщая декларация прав человека (принята Генеральной Ассамблеей ООН 10.12.1948 г.) // Российская газета. 05 апреля 1995 г. № 67.
11. Morsink J. The Universal Declaration of Human Rights: Origins, Drafting, and Intent (1999). Pennsylvania Studies in Human Rights. University of Pennsylvania Press, 2000.
12. Швецов А.С. Право убежища в международном праве // Вопросы российской юстиции. 2019. № 1. С. 712-731.
13. M.S.S. v. Belgium and Greece [GC]. ECtHR. Application no. 30696/09. Judgment. Strasbourg. 21 January 2011. [Электронный ресурс] URL: <http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-103050>.
14. Исакова Ю.И., Акопов Л.В., Алексеева М.В. и др. Права человека: учеб. пособие. Ростов-на-Дону: ДГТУ, 2021.
15. Обеспечение прав и свобод человека и гражданина в деятельности органов государственной власти: учебник. Барбин В.В. и др. - М.: АУ МВД РФ, 2020.
16. Устав Совета Европы (принят в г. Лондоне 05.05.1949 г.) // Собрание законодательства РФ. 24 марта 1997 г. № 12. Ст. 1390.
17. Чернега В.Н. Роль Совета Европы в формировании общеевропейского пространства демократии и прав человека // АПЕ, 2015, № 3. С. 45-68.
18. Европейская культурная конвенция (заключена в г. Париже 19.12.1954 г.) // Бюллетень международных договоров. № 1. 2000.
19. Кольчурин И.В. О содержании понятия «частная жизнь» в российском конституционном и уголовном праве // Юридические науки: проблемы и перспективы: материалы I Междунар. науч. конф. (г. Пермь, март 2012 г.). - Пермь: Меркурий, 2012. - С. 120-121.
20. Sargsyan v. Azerbaijan. ECtHR. Application no. 40167/06. Judgment. Strasbourg. 12 December 2017. [Электронный ресурс] URL: <http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-179555>.

Для цитирования: Лукьянов Н.В. Цифровизация как инструмент реализации права на доступное образование. Международно-правовой подход / Науч. рук. д.ю.н., Чернядьева Н.А.; Крымский филиал ФГБОУ ВО РГУП // Океанский менеджмент. 2021. № 4(13). С. 14-17.

Лукьянов Н.В.

Крымский филиал ФГБОУ ВО РГУП,

Факультет подготовки специалистов для судебной системы,

Бакалавриат, 4 курс

Научный руководитель: д.ю.н., Чернядьева Н.А.

Крымский филиал ФГБОУ ВО РГУП

Кафедра государственно-правовых дисциплин, профессор

ЦИФРОВИЗАЦИЯ КАК ИНСТРУМЕНТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВА НА ДОСТУПНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ ПОДХОД

Аннотация. Статья посвящена международной проблеме реализации права на образование в условиях пандемии COVID 19. Содержание статьи составляет анализ проблем, с которыми столкнулось мировое сообщество и анализ принимаемых им мер. В ходе исследования была выявлена недостаточность имеющихся международно-правовых средств и были предложены международно-правовые инструменты преодоления сложившихся трудностей.

Ключевые слова. Цифровизация, образование, пандемия COVID 19, международное право, ООН.

DIGITALIZATION AS AN INSTRUMENT FOR REALIZING THE RIGHT TO ACCESSIBLE EDUCATION IN A PANDEMIC ENVIRONMENT. INTERNATIONAL LEGAL APPROACH

Abstract. The article is devoted to the international problem of realizing the right to education in the context of the COVID 19 pandemic. The content of the article is an analysis of the problems faced by the community and the measures taken by it. In the course of the research was revealed the insufficiency of available international legal means and were proposed international legal tools to overcome the existing difficulties.

Keyword. Digitalization, education, COVID 19 pandemic, international law, UN

Всемирная эпидемия COVID-19 радикально изменила многочисленные сферы жизни человечества и послужила катализатором множества общемировых проблем. Кризис COVID-19 не ограничивается чрезвычайной ситуацией в области охраны общественного здоровья, поскольку ставит под угрозу основные права человека, включая право на образование.

Ввиду того, что право на образование является основополагающим правом человека, от которого во многом зависит реализация других прав, защита этого права на международном уровне опирается на прочную основу международных конвенций и договоров, ратификация которых налагает на государства обязанность по соблюдению, защите и осуществлению этого права. Всеобщая декларация прав человека, Пакт об экономических, социальных и культурных правах [1, с. 291], Конвенция о правах ребенка [2] закрепляют, конкретизируют и определяют меры обеспечения права на образование на международном уровне.

Несмотря на обширную нормативную базу, пандемия COVID-19, по данным ООН, привела к крупнейшему за всю историю сбою в функционировании систем образования, который затронул почти 1,6 миллиарда учащихся в более чем 190 странах и на всех континентах. [3] Ввиду исключительной ситуации и в целях сохранения жизни людей у стран не было иного выбора, кроме как принимать чрезвычайные меры. Всеобщие режимы изоляции, вводимые для замедления распространения вируса, в силу необходимости ограничивают свободу, привели к ограничению в том числе и права на образование.

По данным ЮНЕСКО, более 100 стран осуществили закрытие школ в масштабах всей страны, что затронуло более половины учащихся во всем мире. [4]

Такие ограничения позволяют государствам бороться с распространением заболевания, однако, противодействуя инфекции, государства не должны забывать об обязанности обеспечить доступность образования, как ключевому элементу данного

права. И в современном контексте, говоря о доступности, приходится говорить не об общепринятом толковании, которое вкладывается во Всеобщую Декларацию прав человека, Пакт об экономических, социальных и культурных правах (открытие школ в зоне пешей доступности учеников, бесплатность образования и т.д.[5]), а именно о наличии *технического* доступа к образованию.

Мировое сообщество столкнулось с рядом проблем, связанных с неготовностью к быстрому переходу консервативных образовательных систем к цифровым формам обучения, что сильно усугубило и так существующую мировую проблему доступности образования; к имеющемуся ранее формам дискриминации: гендерной, экономической и другим, добавилась еще одна, цифровая.

COVID-19 привел к усилению ряда существующих проблем в области неравенства между теми, у кого есть доступ к цифровым технологиям, и теми, у кого его нет, включая людей из малообеспеченных слоев населения.

Для поиска оптимальных путей обеспечения права на доступное образование представляется полезным изучить правовой опыт зарубежных стран.

Правительства всех стран мира с начала пандемии искали пути к устранению сложившихся трудностей. На вебинаре, посвящённом переходу на дистанционное обучение, проводимым ЮНЕСКО спикеры поделились опытом своих государств и пришли к выводу, что важную роль в разрешении проблемы обеспечения образования в условиях ограничения права на передвижение, играют министерства образования, выступая в качестве связующего звена между государственными органами, частными компаниями, университетами и школами. Зачастую министерства сотрудничают и с образовательными онлайн-платформами для предоставления равного доступа к информации всем учащимся. [6]

Так, министерство образования Италии инвестировало 85 миллионов евро в предоставление оборудования для удаленного обучения учащимся, не имеющим доступа к подобной технике [7].

В Руанде правительство взялось за борьбу с проблемами связи и значительно возросшим спросом на платформы онлайн-обучения, в ответ на который еще не сформировалось предложение. Как следствие, правительство взяло на себя расходы по проведению связи в отдаленные регионы, чтобы снизить финансовую нагрузку на семьи с детьми школьного возраста [8].

Представитель информационной платформы в области образования и науки Южной Кореи (KERIS) отметил необходимость инновационного подхода к онлайн-образованию, который будет включать смесь средств и механизмов для достижения максимальной эффективности. Так, корейская платформа включает не только виртуальные учебные классы, где учащиеся получают индивидуальную помощь, но и раздел для учителей, где они могут обмениваться планами уроков, а также базу электронных учебников и открытый информационный портал.

Опираясь на приведенное выше, можно сформулировать выводы по цифровому обеспечению права на доступное образование в условиях пандемии.

1. государства с развитыми экономиками потратили огромные ресурсы для разрешения проблем связанных с цифровизацией образования. Для стран третьего мира такие методы недоступны по экономическим причинам.

2. вводимые меры бессистемны. Мировое сообщество ранее не сталкивалось с подобными ситуациями, и не имело заранее подготовленных правовых и экономических инструментов. Потому все государства, имея единые проблемы, справлялись с ними по-разному, с разной степенью продуктивности.

3. существующие международно-правовые и национально-правовые механизмы показали свою уязвимость перед непредвиденными обстоятельствами, и в силу отсутствия опережающего правового регулирования, неспособность к обеспечению образования в условиях ограничения права на передвижение и чрезвычайной ситуации.

Основываясь на приведенном выше, можно предложить следующие международно-правовые инструменты повышения доступности образования в условиях пандемии:

1. Государствам необходимо сплотиться для достижения единства в действиях по разрешению общемировых проблем; усилить межгосударственное сотрудничество для

создания цифровой образовательной системы, имеющей возможность функционировать в условиях неопределенности, порождаемой многочисленными глобальными вызовами, которые включают кризисы в области здравоохранения, системную социальную несправедливость и экономическое неравенство.

2. С похожими целями ЮНЕСКО в 2020 году создало Глобальную коалицию по вопросам образования, однако на сегодня она не включает в себя ни одного государства. В нее входят международные неправительственные организации, коммерческие компании, СМИ и научно-исследовательские ассоциации. [9]

Как отмечалась ранее, именно государства играют ключевую роль в обеспечении качества образования. Именно они являются субъектами международного права, взявшими на себя обязательства, по обеспечению права на образование. Они обладают опытом по преодолению трудностей в обеспечении доступности данного права и могут поделиться им с остальным миром. Остается открытым, за пределами международного права, вопрос о возможностях неправительственных организаций, действовать в общемировых интересах. По той причине, что «в отличие от международных межправительственных организаций, международные неправительственные организации не выступают субъектами международного права... являясь физическими и юридическими лицами частного права»[10] они не берут на себя обязательства перед остальным миром. Они не обладают достаточным опытом даже на уровне одного государства. При этом многие из них являются коммерческими, то есть конечной целью их длительности является получение прибыли.

3. Требуется под эгидой ООН или ее специализированных учреждений и организаций (ЮНЕСКО и МСЭ) создать актуальную программу, включающую систему эффективных мер противодействия деградации образования. В нее должны входить: общий план цифровизации образования по всему миру, инструкции по формированию ИКТ компетентности преподавателей и учеников. Такая программа должна включать правовые нормы, регулирующие минимальные цифровые стандарты обеспечения доступности образования и способы их интеграции в национальные правовые системы с учетом разного экономического развития, а также меры поддержки отстающих стран, для обеспечения безоговорочной реализации права на образование вне зависимости от ограничения других прав.

4. Такая форма взаимодействия возможно при создании открытой для вступления международной структуры, возможно, органа ООН, отвечающей за цифровизацию во всем мире. Ее необходимость диктуется требованием международного взаимодействия по вопросам цифровизации образования и по другим цифровым проблемам, количество которых со временем будет только увеличиваться (такowymi, например, выступают международное регулирование криптовалюты, NFT-токенов, краудсорсинга).

5. Российская Федерация неоднократно показывала свою открытость на международной арене к сотрудничеству в области образования и науки. [11] При создании международного органа, отвечающего за цифровизацию, в том числе и в сфере образования во всем мире, можно не сомневается, что Россия примет в ней участие, во благо нашей страны и всего мира.

Не возникает сомнений и в том, что наше государство, в силу территориальных и культурных особенностей, имеет свой специфический и в силу этого ценный опыт, который может лечь в основу международного плана цифровизации образования.

С точностью можно сказать, что пандемия COVID 19 не является последней. Знать заведомо, когда вспыхнет новая мировая проблема мы не можем, но уже сейчас можно с точностью утверждать, что необходимо формирование ответных действий на глобальном уровне. Необходимо снизить уязвимость человечества перед лицом пандемий, найти пути преодоления укоренившегося, в том числе из-за пандемии, неравенства и закрепить цифровые права человека, предназначение которых, в том числе, и в обеспечении основных прав человека, включающих и право на образование.

Пристайный библиографический список:

1. Международный пакт об экономических, социальных и культурных правах от 16 декабря 1966 года. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1976. №17 (1831)
2. Конвенция о правах ребенка. Принята резолюцией 44/25 Генеральной Ассамблеи от 20 ноября 1989 года. // [Электронный ресурс] URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/childcon.shtml

3. Концептуальная записка ООН: Образование в эпоху COVID-19, август 2020 года // [Электронный ресурс] URL: https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/policy_brief_-_education_during_covid-19_and_beyond_russian.pdf
4. ЮНЕСКО «Меры реагирования ЮНЕСКО в области образования в ответ на COVID-19», 25 марта 2020 // [Электронный ресурс] URL: <http://ru.unesco.kz/unesco-s-education-measures-in-response-to-covid-19>
5. Итоговый доклад ЮНЕСКО «На пути ко всеобщему обучению. Рекомендации Целевой группы по показателям обучения», сентябрь 2013 год. // [Электронный ресурс] URL: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/UNESCOLTMF-SummaryReportRUweb.pdf>
6. Центр компетенций по взаимодействию с международными организациями «Вебинар ЮНЕСКО по переходу на дистанционное обучение: национальные подходы и вызовы» 23 марта 2020 // [Электронный ресурс] URL: <https://globalcentre.hse.ru/news/351687003.html>
7. ЮНЕСКО «Global Education Coalition» Members // [Электронный ресурс] URL: <https://gloaleducationcoalition.unesco.org/members>
8. Федоров В.Н. Организация Объединенных Наций и другие международные организации и их роль в XXI веке. — М.: Логос, 2007
9. ¹ Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Итальянской Республики о сотрудничестве в области культуры и образования (заключено в Риме 10.02.1998) // [Электронный ресурс] URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=EXP&n=262701&dst=100008#PSp4CnS6p3qaKDev>
10. Конвенция между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии о сотрудничестве в области образования, науки и культуры (заключено в Москве 15.02.1994) // [Электронный ресурс] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13981/
11. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Узбекистан о сотрудничестве в области высшего образования (заключено в Ташкенте 27.07.1995) // [Электронный ресурс] URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=INT&n=1260#UCW4CnSkBBSkDDuk>

Для цитирования: Ли В.Р. К вопросу о формировании специального международно-правового режима защиты прав инвалидов / Науч. рук. д.ю.н., Чернядьева Н.А.; Крымский филиал ФГБОУ ВО РГУП // Океанский менеджмент. 2021. № 4(13). С.17-20.

Ли В.Р.

Крымский филиал ФГБОУ ВО РГУП,

Факультет подготовки специалистов для судебной системы,

Бакалавриат, 4 курс.

Научный руководитель: д.ю.н., Чернядьева Н.А.

Крымский филиал ФГБОУ ВО РГУП

Кафедра государственно-правовых дисциплин, профессор

К ВОПРОСУ О ФОРМИРОВАНИИ СПЕЦИАЛЬНОГО МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕЖИМА ЗАЩИТЫ ПРАВ ИНВАЛИДОВ

Аннотация. В настоящей статье анализируются международно-правовые документы в области защиты прав инвалидов. Изучен подход к улучшению положения людей с ограниченными возможностями с позиции осуществления прав человека. Автор приходит к выводу, что благодаря этим международно-правовым документам были созданы условия для принятия Генеральной Ассамблеей ООН Конвенции о правах инвалидов.

Ключевые слова. Права человека, инвалид, инвалидность, международно-правовая защита, «мягкое право».

TO THE QUESTION OF THE FORMATION OF A SPECIAL INTERNATIONAL LEGAL REGIME FOR PROTECTING THE RIGHTS OF DISABLED PERSONS

Annotation. This article analyzes the international legal documents in the field of protecting the rights of persons with disabilities. The approach to improving the situation of people with disabilities from the perspective of the implementation of human rights has been studied. The author concludes that thanks to these international legal documents, conditions were created for the adoption by the UN General Assembly of the Convention on the Rights of Persons with Disabilities.

Key words. Human rights, disabled person, disability, international legal protection, «soft law».

Становление международной защиты прав инвалидов происходило поэтапно. Основой для возникновения международно-правового механизма защиты прав инвалидов

послужило формирование международно-правового механизма защиты прав человека в целом.

Первыми документами, заложившими международно-правовой базис в развитии международно-правового механизма защиты прав инвалидов, являются Всеобщая декларация прав человека (1948 г.) [1], Международный пакт о гражданских и политических правах, Международный пакт о социальных, экономических и культурных правах (1966 г.) [2].

Во Всеобщей декларации прав человека закрепляется равенство прав человека, запрещается дискриминация по какому-либо признаку. В соответствии со ст. 25 Декларации «каждый человек имеет право на обеспечение на случай инвалидности». Также в ней содержатся положения, закрепляющие реализацию механизма защиты прав и свобод человека. Соответственно, эти предписания в равной мере применимы в том числе и в отношении инвалидов. Например, в ст. 1 и 2 закреплено, что все люди рождаются свободными и равными, каждый человек должен обладать всеми правами и свободами, в соответствии со ст. 7 все люди имеют право на равную защиту.

Принятые Генеральной Ассамблеей ООН 16 декабря 1966 г. Международный пакт о гражданских и политических правах (МПГПП) и Международный пакт о социальных, экономических и культурных правах (МПСЭКП) с одной стороны дополняют и конкретизируют положения Всеобщей декларации прав человека, а с другой – трансформируют международно-правовой механизм защиты прав человека из рекомендательного в конвенционный (договорной). МПГПП главной целью ставит создание таких условий, в соответствии с которыми каждый человек свободно мог пользоваться своими гражданскими и политическими правами. В данном Пакте запрещается ограничение и умаление прав человека, а также произвольное вмешательство в жизнь (ст. 17-18). МПСЭКП, защищая права инвалидов, закрепил право каждого человека на труд, образование, социальное обеспечение и непрерывное улучшение условий жизни человека (ст. 7, 9, 11, 13).

Первые итоги работы международно-правового механизма защиты прав человека были подведены в 1968 г. на Международной конференции по правам человека в Тегеране. Тегеранская конференция призвала все народы и правительства приложить усилия к выполнению принципов, содержащихся во Всеобщей декларации прав человека. В Воззвании конференции было отмечено, что полное осуществление гражданских и политических прав возможно лишь при осуществлении экономических, социальных и культурных прав [3]. Одним из важных выводов Тегеранской конференции стало утверждение о том, что осуществление прав и свобод человека полностью зависит от качества и эффективности внутригосударственной и международной политики в области социального развития.

Значимым в формировании механизма защиты прав инвалидов стало принятие в 1969 г. Генеральной Ассамблеей ООН Декларации социального прогресса и развития [4]. Как указано в Декларации «социальный прогресс и развитие – общее дело международного сообщества». В соответствии со ст. 11 одной из главных целей, к выполнению которой должны стремиться государства-участники Декларации, является защита прав и обеспечение благосостояния инвалидов.

Как отмечает Р.М. Валеев, в Декларации социального прогресса и развития впервые на международном уровне признается проблема дискриминации по признаку инвалидности [5, с. 406]. В целях преодоления дискриминации в данном документе обозначены меры, которых должны придерживаться государства-участники. Например: предоставление лечения, технических приспособлений, возможностей образования, создание социальных условий, в которых бы лица не подвергались дискриминации.

Весомый вклад в защиту прав людей с инвалидностью внесла принятая 20 декабря 1971 г. Генеральной Ассамблеей ООН Декларация о правах умственно отсталых лиц. Главной задачей Декларация ставит оказание умственно отсталым лицам помощи, которая бы способствовала развитию их способностей в различных областях деятельности и включению их в обычную жизнь общества [6].

В Декларации о правах умственно отсталых лиц затрагивается вопрос о недопущении каких бы то ни было злоупотреблений в отношении человека с инвалидностью. Инвалид так же, как и все имеет право на образование, право на

надлежащее медицинское обслуживание и лечение, право на материальное обеспечение. Подчеркивается важность субъективного подхода к социализации личности, что выражается в гарантированности следующих прав: права на удовлетворительный жизненный уровень, права на покровительство, права трудиться и заниматься каким-либо другим полезным делом в полную меру своих возможностей.

Первым международным документом, не только обозначившим права инвалидов, но и разъяснившим понятие термина «инвалид», стала принятая 9 декабря 1975 г. Генеральной Ассамблеей ООН Декларация о правах инвалидов. Инвалидом согласно данной Декларации признается любое лицо, которое не может самостоятельно обеспечить полностью или частично потребности нормальной личной и/или социальной жизни в силу недостатка, будь то врожденного или нет, его или ее физических или умственных способностей [7].

Особенностью Декларации о правах инвалидов является содержащаяся в ней формулировка о том, что инвалиды имеют право на то, чтобы их особые нужды принимались во внимание на всех стадиях экономического и социального планирования. Прослеживается закрепление идеи защиты и поддержки инвалидов во всех сферах общественной жизни.

1981 г. Генеральная Ассамблея ООН впервые провозгласила Международным годом инвалидов. Главной задачей проведения Международного года инвалидов являлось обращение внимания всего международного сообщества на существующие проблемы, с которыми повсеместно сталкиваются люди с ограниченными возможностями. В 1982 г. была принята Всемирная программа действий в отношении инвалидов [8]. В области защиты прав инвалидов данный документ является универсальным, в нем содержатся предложения различных мер по практической реализации программы в отношении инвалидов. Уже тогда поднимались такие важные вопросы как: участие инвалидов в принятии решений; подготовки персонала (создание спецшкол, подготовка по специальным программам учителей); просвещение общественности о правах инвалидов, об их потребностях и возможностях. Е.С. Алисиевич отмечает: «принятие данной программы послужило мощным толчком к развитию международных гарантий в области обеспечения и защиты прав инвалидов» [9, с. 134].

После принятия Всемирной программы действий в отношении инвалидов возросла необходимость в качественном развитии человеческих ресурсов применительно к инвалидам. В г. Таллине с 14 по 22 августа 1989 г. проходило международное совещание по вопросам людских ресурсов применительно к инвалидам. 8 декабря 1989 г. Генеральной Ассамблеей ООН были приняты Таллинские руководящие принципы для деятельности в области развития людских ресурсов применительно к инвалидам [10].

Основополагающая концепция, освещенная в Таллинских руководящих принципах, заключается в полной реализации потенциала инвалидов. В данных принципах говорится о важности участия инвалидов в жизни общества. Так, необходимо создать законодательство, позволяющее инвалидам участвовать при принятии решений и программ на всех уровнях. Помимо совершенствования качества предоставления услуг по образованию, профессиональной подготовке и здравоохранению, инвалидам необходимо содействовать в приобретении социальных навыков и трудоустройстве. Задача государств – создавать условия при которых инвалиды могут самостоятельно распоряжаться своей судьбой, и быть в первую очередь личностью, а не объектом ухода.

Дискриминация по признаку инвалидности запрещается и в Конвенции о правах ребенка 1989 г. [11] Ст. 2 Конвенции закрепляет, что все государства-участники обеспечивают права каждому ребенку без какой-либо дискриминации и независимо от состояния здоровья. Также говорится о признании прав неполноценного ребенка на особую защиту и о стремлении государств обеспечить ребенку достойную и полноценную жизнь.

В дальнейшем Генеральной Ассамблеей ООН были приняты Стандартные правила обеспечения равных возможностей для инвалидов [12]. Данные правила не являются обязательными, однако предполагают взятие государствами обязательств по улучшению качества жизни и обеспечения равенства инвалидов. Подчеркивается

необходимость углубления понимания в обществе положения инвалидов, их прав и их возможностей.

Стандартные правила обеспечения равных возможностей для инвалидов закрепляют «механизм контроля», который заключается в анализе и оценке прогресса государств по достижению установленных целей в правилах. Помимо этого, механизм контроля предполагает осуществление деятельности по выявлению трудностей при реализации государствами данных правил, а также предоставлении рекомендательных мер для того чтобы эти трудности устранить.

Таким образом, подводя итоги статьи, отметим, что в 60-80-е гг. XX в. в праве ООН начинает формироваться специальный международно-правовой механизм режим защиты прав особой категории уязвимых лиц – инвалидов (лиц с ограниченными возможностями). Абсолютное большинство правовых документов носят характер *soft law*, содержат рекомендации для участников международно-правовых отношений.

Принятые международно-правовые акты в области защиты прав инвалидов во многом повторяют положения друг друга. Например, в них государства призываются к совершенствованию национального законодательства в виде:

- «принятия эффективных мер» (Всемирная программа действий в отношении инвалидов);
- «принятия новых и новаторских усилий» (Таллинские руководящие принципы);
- «принятия необходимых мер для устранения препятствий осуществления прав инвалидами» (Стандартные правила обеспечения равных возможностей для инвалидов).

Принятые в то время международно-правовые акты оказались недостаточно эффективными для защиты прав инвалидов. Представляется, что это связано с тем, что существующие международно-правовые нормы в большей степени являлись нормами «мягкого права». Для «мягкого права» характерны добровольность осуществления и отсутствие обязательности [13]. Государства реализовали положения проанализированных международных документов в силу своих возможностей и заинтересованности.

Тем не менее Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН, направленные на защиту прав лиц с ограниченными возможностями, подготовили условия для принятия специализированной Конвенции о правах инвалидов 2006 г.

Постатейный библиографический список:

1. Всеобщая декларация прав человека от 10 декабря 1948г. // Российская газета № 67 от 05.04.1995 г.
2. Международный пакт о гражданских и политических правах от 16 декабря 1966г. // Российская газета №22-23 от 1999г. Международный Пакт о социальных, экономических и культурных правах от 16 декабря 1966г. // Российская газета. № 22-23. 1999 г.
3. Международная конференция по правам человека. Воззвание Тегеранской конференции. Тегеран, 13 мая 1968 г. [Электронный ресурс] URL: <http://www.un.org>
4. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 2542 (XXIV) от 11 декабря 1969 г. «Декларация социального прогресса и развития» [Электронный ресурс] URL: <http://www.un.org>
5. Международная и внутригосударственная защита прав человека: учебник / под ред. А.Х. Абашидзе, Р.М. Валеев. М.: РУДН, 2021. 830 с.
6. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 2856 (XXVI) от 20 декабря 1971 г. «Декларация о правах умственно отсталых лиц» [Электронный ресурс] URL: <http://www.un.org>
7. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 3447(XXX) от 9 декабря 1975 г. «Декларация о правах инвалидов» [Электронный ресурс] URL: <http://www.un.org>
8. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 3 декабря 1982 г. № 37/ 52 «Всемирная программа действий в отношении инвалидов» [Электронный ресурс] URL: <http://www.un.org>
9. Поощрение и защита прав уязвимых групп в международном праве: учеб. пособие / Е.С. Алисевич. М.: РУДН, 2012. 431 с.
10. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 8 декабря 1989 г. № 44/70 «Таллинские руководящие принципы для деятельности в области развития людских ресурсов применительно к инвалидам» [Электронный ресурс] URL: <http://www.un.org>
11. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 20 ноября 1989г. № 44/25 «Конвенция о правах ребенка» [Электронный ресурс] URL: <http://www.un.org>
12. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 20 декабря 1993 г. № 48/96 «Стандартные правила обеспечения равных возможностей для инвалидов» [Электронный ресурс] URL: <http://www.un.org>
13. Демин А.В. «Мягкое право» в системе социального регулирования: постановка проблемы. // Роль международных и внутригосударственных рекомендательных актов в правовой системе России 2013. С. 26 - 34.

Для цитирования: Чернядьева А.С. Защита культурных ценностей во время вооруженных конфликтов. Некоторые аспекты / Науч. рук. к.ю.н., Пастухова Л.В.; Крымский филиала ФГБОУ ВО РГУП // Океанский менеджмент. 2021. № 4(13). С.21-24.

Чернядьева А.С.

Крымский филиала ФГБОУ ВО РГУП,

Магистрант, 1 курс

Научный руководитель: к.ю.н., Пастухова Л.В.

Крымский филиала ФГБОУ ВО РГУП

Кафедра государственно-правовых дисциплин, доцент

ЗАЩИТА КУЛЬТУРНЫХ ЦЕННОСТЕЙ ВО ВРЕМЯ ВООРУЖЕННЫХ КОНФЛИКТОВ. НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ

Аннотация. В статье анализируются международно-правовые средства защиты культурных ценностей во время вооруженных конфликтов. Автор акцентирует внимание на необходимости проведения совместной работы государств по охране культурных ценностей во время вооруженных конфликтов. Особое внимание в статье уделено способам защиты культурных ценностей в международном праве.

Ключевые слова. Культурные ценности, защита культурных ценностей, международно -правовая защита, Пакт Рериха, Гагская конвенция, ЮНЕСКО, МККК.

SOME ASPECTS OF THE PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY DURING. ARMED CONFLICTS

Annotation. The article analyzes the international legal means of protecting cultural property during armed conflicts. The author focuses on the need for States to work together to protect cultural property during armed conflicts. Special attention is paid to the ways of protection of cultural values in international law.

Keywords. Cultural values, protection of cultural values, international legal protection, the Roerich Pact, The Hague Convention, UNESCO, the ICRC.

В настоящее время происходит активная борьба между государствами и народами за мировые ресурсы, а также за цивилизационные ценности, к которым относятся и объекты культуры. В настоящее время участились случаи уничтожения памятников, являющихся общемировым достоянием человечества, прежде всего, в ходе вооруженных конфликтов. В качестве примера приведем данные международного научного института *UNOSAT*, согласно которым в Сирийской Арабской Республике только за 2014 год было безвозвратно уничтожено 24 объекта культурного наследия, 290 памятников повреждены; в 2015 г. уже 750 памятников культуры на территории этой страны были разрушены [1]. Как гласит преамбула Устава ООН по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) «Мысли о войне возникают в умах людей, поэтому в сознании людей следует укоренять идею защиты мира...» [2].

Представляется, что сознательное разрушение объектов культурного наследия обусловлено непринятием чужих взглядов, идей и мнений. Как пишет Ф. Бюньон, директор Управления международного права и сотрудничества в рамках движения Международного комитета Красного Креста (МККК), целью уничтожения памятников является «...убийство души человека, его истории, культуры и религии, чтобы впоследствии стереть все следы его существования...» [3, с.5]. Таким образом, инаковость культуры, религии используется как оправдание преступных действий в отношении памятников. Это позволяет квалифицировать разрушение объектов наследия, совершенное с целью уничтожить историю и культуру народа как террористическое преступление, которое подрывает мир и международную безопасность [4, с.86].

Например, в 2012 г. международной террористической группировкой «Ансар Дин» было уничтожено десять религиозных памятников, объектов культурного наследия из списка ЮНЕСКО, в городе Тимбукту, расположенном в северной части республики Мали. Международный уголовный суд квалифицировал это деяние как военное преступление, представляющее серьезное нарушение принципов международного гуманитарного права, и преступление против мира и человечности [5].

Анализируя приведенный пример, становится понятным, что сохранение культурных ценностей является одной из приоритетных задач мирового сообщества. Можно заметить, что в мире нет общемировых разработанных способов защиты культурных ценностей. Как справедливо отмечает А.А. Ахметзянов, «...защита культурных ценностей в основном осуществляется внутригосударственными средствами» [6, с.22]. Государство самостоятельно осуществляет деятельность по охране культурного наследия [7, с.90]. Однако на сегодняшний день международно-правовая защита культурных ценностей является одной из приоритетных задач мирового сообщества. В каких случаях международно-правовая защита наиболее значима?

1) В первую очередь, она важна для сохранения объектов культурного наследия, имеющих всемирное значение, так как они хранят многовековую историю и являются уникальными достопримечательностями.

2) Также она необходима объектам культурного наследия во время вооруженного конфликта. Отметим, что объекты всемирного наследия, как правило, наиболее уязвимы в военной ситуации.

Исходя из вышесказанного логично проанализировать существующий международно-правовой механизм защиты культурных ценностей в период вооруженного конфликта и предложить меры по его улучшению. Можно заметить, что такой шаг станет мерой профилактики террористической деятельности в мире, а значит – является еще одним шагом, который принимается для обеспечения безопасности в мировом сообществе. Следует понимать, что решить данную проблему можно только при условии объединения усилий всех государств.

Осознание проблемы сохранения культурных ценностей в военное время существовала в международном сообществе еще до начала Второй мировой войны. В это время стали предприниматься попытки по охране культурных ценностей. В 1935 году под эгидой Лиги Наций был принят Договор о защите учреждений, служащих целям науки и искусства (Пакт Рериха). Согласно статье 2 этого документа государства обязались охранять и обеспечить нейтральность памятников культуры, как в мирное, так и в военное время.

Стоит особо подчеркнуть, что в пакте Рериха содержатся положения, согласно которым стороны, подписавшие документ, берут на себя обязательства уважать, охранять и защищать культурные ценности. Данная норма носит безусловный характер, то есть государство обязуется охранять культурные ценности даже в случае вооруженного конфликта. Несмотря на то, что этот документ не был ратифицирован, он сыграл важную роль в становлении международно-правовых предписаний по охране культурного наследия, признается авторитетным международно-правовым обычаем [8].

Принятие международных договоров, защищающих культурные ценности, произошло только спустя 9 лет после победы над фашизмом. Первым таким договором стала Гагская конвенция 1954 года [9]. Согласно положениям Конвенции и двух протоколов, принятым в дополнение к ней (1954, 1999 г.г.) [10] культурные ценности могут быть взяты под *общую защиту* (ст. 2) и под *специальную* (ст.8).

1) *Общая защита* подразумевает под собой защиту любого объекта, который подпадает под конвенционное определение «культурные ценности». Однако Гагская конвенция не устанавливает четких правил общей защиты объектов культуры. В науке международного права предлагается конкретизировать меры общей защиты для охраны культурных ценностей. Так, например, по мнению В. Маинетти, с которым нельзя не согласиться, общий режим должен включать: «составление перечней; планирование чрезвычайных мер по защите от пожаров и разрушения конструкций; подготовку к вывозу движимых культурных ценностей или обеспечение их должной защиты на местах; назначение компетентных властей, отвечающих за охрану культурных ценностей» [11, с.33].

Можно заметить, что вышперечисленные меры являются лишь предложением. Было бы логичным их закрепить в Гагской конвенции 1954 г. Это будет способствовать повышению регулятивной эффективности конвенционных норм.

2) Целью *специальной защиты* является сохранение «недвижимых культурных ценностей, имеющих очень большое значение» (ч. 1 ст. 8 Гагской конвенции). Данная

категория ценностей согласно ст.9 конвенции пользуется иммунитетом (такие объекты не должны использоваться в военных целях).

В соответствии со статьей 8 Гаагской конвенции специальная защита культурных ценностей предполагает:

- Охрану культурных ценностей вооруженными силами или правоохранительными органами (ч.4 ст.8).
- Внесение в «Международный реестр культурных ценностей, находящихся под специальной защитой» (ч.6 ст.8). Данный реестр ведется в ЮНЕСКО [12].

Одним из дополнительных способов защиты является обозначение культурных ценностей специальным знаком (ст.16 Гаагской конвенции). Отличительный знак представляет собой щит, заостренный снизу, разделенный на четыре части синего и белого цвета. Такой знак в соответствии со статьей 17 может применяться троекратно для обозначения недвижимых ценностей транспорта или укрытий с ценностями, или однократно. Данный способ, как отмечает Я. Хладик, является очень эффективным, так как призван не только сохранить ценности от нападений, но и привлечь к ответственности лиц, которые умышленно разрушают такие объекты [13, с.86].

Обращает на себя внимание неконкретность в Гаагской конвенции международно-правового термина «культурная ценность, имеющая очень большое значение». Логично предложить закрепить критерии для идентификации таких объектов в Гаагской конвенции.

Кроме того, лишь международно-правового закрепления *специальной защиты* недостаточно. Возможно, было бы действенным закрепить в Гаагской конвенции специализированный орган по охране и защите особо значимых культурных ценностей. В настоящее время в международном пространстве охраной и защитой культурных ценностей занимаются две межправительственные организации: ЮНЕСКО и Международный исследовательский центр по сохранению и реставрации культурных ценностей (*ICCROM*) [14]. Также вопросы охраны культурных ценностей в период вооруженных конфликтов разрешает международная неправительственная организация МККК [15]. Проанализируем особенности их деятельности.

1) ЮНЕСКО – это организация, в деятельность которой входит работа по расширению сотрудничества государств и народов в области образования, науки и культуры. Статья 3 Устава ЮНЕСКО особо подчеркивает, что организация отказывается «от всякого вмешательства в дела, по существу входящие во внутреннюю компетенцию этих стран». Таким образом ЮНЕСКО в силу уставных ограничений не обеспечивает в полной мере защиту культурных ценностей. Это пагубно сказывается на их сохранении во время вооруженных конфликтов.

2) Целью деятельности *ICCROM* является развитие сотрудничества в области сохранения и реставрации, а также привлечение внимания к важности культурного наследия [16]. Однако его работа ограничивается лишь сбором информации о культурных ценностях, нуждающихся в реставрации, и организация обучения и исследования в области их сохранения и реставрации. Таким образом, *ICCROM* не предпринимает конкретных действий, направленных на сохранение культурного наследия.

3) В обязанности МККК входит не только оказание помощи пострадавшим в вооруженных конфликтах, но и охрана и защита памятников. Сотрудники данной организации отмечают, что «...Уничтожение культурного наследия ставит под угрозу самобытность, память, достоинство и будущее людей» [17]. Для ведения наиболее плодотворной работы по охране и защите памятников, МККК подписал с ЮНЕСКО в 2016 году Меморандум о взаимопонимании в целях дальнейшего укрепления взаимодействия в работе по защите культурных ценностей [18, с. 93-109].

Проанализировав особенности деятельности каждой организации, можно подвести итог. На наш взгляд, уставные полномочия МККК позволяют вести более эффективную работу по охране и защите культурных ценностей в период вооруженных конфликтов. Таким образом, можно предложить закрепить в Гаагской конвенции 1954 г. статус МККК как органа по охране и защите особо значимых культурных ценностей в период вооруженных конфликтов; установить пределы его полномочий в данной сфере.

Последнее, на что хотелось бы обратить внимание – это необходимость проведения совместной работы государств на полях саммитов или конференций, посвященных охране всемирного культурного наследия. Ее целью стала бы профилактика уничтожения культурных ценностей, воспитание в молодежи и подрастающем поколении уважения к истории, ее культуре, памяти других государств и народов. Нужно понимать, что только сообща государства смогут решить проблемы уничтожения памятников и стирания культуры. Социуму нужно научиться бережно относиться к своей истории, традициям и обычаям. Это, в свою очередь, станет первым глобальным шагом по пути к решению проблемы общемировых конфликтов и первым пунктом в обеспечении мира и безопасности на всей планете, а значит, и к развитию общества.

Постатейный библиографический список.

1. Satellite-based Damage Assessment to Cultural Heritage Sites in Syria. United Nations Institute for Training and Research (UNITAR), 2014. P. 9-15. [Электронный ресурс] URL: http://unosat.web.cern.ch/unosat/unitar/downloads/chs/FINAL_Syria_WHS.pdf
2. Устав Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры от 16 ноября 1945г. [Электронный ресурс] URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900831>
3. Бюньон Ф. Становление правовой защиты культурных ценностей в случае вооруженного конфликта/Защита культурных ценностей в случае вооруженного конфликта. Женева, 2004г.
4. Блищенко И.П., Жданов Н.В. Международно-правовая борьба с терроризмом // Правоведение. 1975. № 1 .
5. Art. 6. Mandat d'arrêt à l'encontre d'ahmad al faqi al mahdi icc-01/12-01/15-1-red. 28 September 2015. Pre-Trial Chamber I. Decision. [Электронный ресурс] URL: <https://www.icc-cpi.int>; Art. 33-44. Decision on the confirmation of charges against Ahmad Al Faqi Al Mahdi. ICC-01/12-01/15-84-Red. 24 March 2016. Pre-Trial Chamber I. Decision. [Электронный ресурс] URL; <https://www.icc-cpi.int>
6. Ахметзянов А.А. Международно-правовая защита культурных ценностей в случае вооруженного конфликта: дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2005.
7. Хазова В.Е. Международно-правовые формы борьбы с посягательством на национально-культурное достояние народов: дис. ... кандидата юридических наук: 12.00.10 / Моск. ун-т МВД РФ. - Москва, 2006
8. Договор о защите учреждений, служащих целям науки и искусства, а также исторических памятников (Пакт Рериха) от 15 апреля 1935 г. [Электронный ресурс] URL: <http://www.roerich-izvaga.ru/roerich-pact.htm>
9. Конвенция о защите культурных ценностей в случае вооруженного конфликта от 14 мая 1954 г. // Ведомости ВС СССР. 8 февраля 1957 г. № 3. Ст. 54.
10. Протокол к Конвенции о защите культурных ценностей в случае вооруженного конфликта от 14 мая 1954 г.) // Ведомости Съезда народных депутатов СССР и Верховного Совета СССР, 1957 №3, ст.54
11. Маинетти В. Новые перспективы для защиты культурных ценностей в случае вооруженного конфликта: вступление в силу второго протокола к Гаагской конвенции 1954г. //Защита культурных ценностей во время вооруженного конфликта, 2004г.
12. Исполнительный Регламент Конвенции о защите культурных ценностей в случае вооруженного конфликта от 14 мая 1954 г. Ст. 12. [Электронный ресурс] URL: <https://base.garant.ru/2560840/>
13. Хладик Я. Обозначение культурных ценностей отличительным знаком, предусмотренным Гаагской конвенцией 1954 года //Защита культурных ценностей в случае вооруженного конфликта, 2004 г.
14. International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property [Электронный ресурс] URL: <https://www.iccrom.org/>
15. Защита культурных ценностей: вопросы и ответы. [Электронный ресурс] URL: <https://www.icrc.org/ru/document/zashchita-kulturnyh-cennostey-voprosy-i-otvety>
16. Statutes of ICCROM as revised and approved by the XXVIII session of the General Assembly on 29 November 2013. Art. 1 [Электронный ресурс] URL: <https://www.iccrom.org>
17. Уничтожение культурного наследия – посягательство на нашу человечность [Электронный ресурс] URL: <https://www.icrc.org>
18. Воробьева Ю.В. Роль Итальянской республики в развитии и укреплении международного режима защиты культурных ценностей // Вестник Дипломатической Академии МИД России. Россия и мир. 2018. № 4(18). С.93-109.



РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Для цитирования: Воробьев А.А. Правовое регулирование деятельности сюрвейеров на водном транспорте // Океанский менеджмент. 2021. № 4(13). С.25-34.

Воробьев А.А.

к. ю. н., доцент кафедры Международное, морское и таможенное право,
Юридический институт Севастопольского государственного университета

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЮРВЕЙЕРОВ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. Целью изучения является выявление особенностей правового регулирования в соответствии с законодательством Российской Федерации осуществления сюрвейерской деятельности на водном транспорте юридическими лицами и гражданами. Рассматриваются права и обязанности субъекта правоотношений в рамках действующего законодательства – Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ, КТМ РФ), Кодекса внутреннего водного транспорта (КВВТ, КВВТ РФ), иных законов, а также постановлений Правительства РФ и ведомственных нормативных актов. Выясняется необходимость получения субъектом правоотношений разрешительных и/или квалификационных документов для осуществления сюрвейерской деятельности на тех или иных объектах.

Ключевые слова. Сюрвейер, судовладелец, грузовладелец, фрахтователь, Российский Морской Регистр судоходства (РМРС), Российский Речной Регистр (РРР), квалификационные и разрешительные документы.

LEGAL REGULATION OF THE ACTIVITIES OF SURVEYORS ON WATER TRANSPORT

Annotation. The purpose of the study is to identify the features of legal regulation in accordance with the legislation of the Russian Federation when carrying out survey activities by legal entities and citizens. The rights and obligations of the subject of legal relations are considered within the framework of the current legislation – the Code of Merchant Shipping of the Russian Federation (KTM, KTM RF), the Code of Inland Waterway Transport (KVVT, KVVT RF), other laws, as well as resolutions of the Government of the Russian Federation and departmental regulations. It turns out the need for the subject of legal relations to obtain permits and/or qualification documents for carrying out survey activities on certain objects.

Keywords. Surveyor, shipowner, cargo owner, charterer, Russian Maritime Register of Shipping (RMRS), Russian River Register (RRR), qualification and permits.

Основной целью настоящей статьи является определение порядка правового регулирования деятельности сюрвейеров на морском и речном транспорте для освидетельствований судов (водного транспорта) в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

Сюрвей - (англ. survey), в переводе с английского означает обозрение, осмотр, обзор, инспектирование, обследование, а также отчет об обследовании.

Соответственно сюрвейер (англ. surveyor) – это специалист, инспектор или эксперт, производящий осмотр (инспектирование) морских и речных судов и грузов и дающий заключение об их состоянии, размере повреждений при авариях, мореходности судна и т.д.

Сюрвейер может быть приглашен судовладельцем, фрахтователем, грузовладельцем, страховыми компаниями и другими заинтересованными лицами. Сюрвейер, осматривающий объекты, должен обладать необходимыми знаниями, опытом и квалификацией для оформления акта осмотра соответствующего судна и/или груза, составления аварийного сертификата и иных документов, поскольку они лягут в основу разрешения возможных судебных споров между судовладельцами, грузополучателями и грузоотправителями и могут быть связаны с оплатой убытков или причиненного вреда.

Традиционно сюрвей делится на осмотр судна и осмотр груза. Осмотр судна бывает плановым, по результатам ремонта, при вводе/выводе судна из чартера, по результатам аварийного происшествия и т.д. и состоит в документальной регистрации технического состояния судна на момент осмотра.

Осмотр груза представляет собой предпогрузочные инспекции, контроль при досмотре груза государственными органами, погрузочных работах, экспертизы повреждений или утраты грузов и т.п. Сюрвей грузов не является темой настоящей статьи.

На Российском рынке сюрвейерских услуг наиболее значимыми игроками являются – «SKS – независимые грузовые и транспортные эксперты», компания «ТопФрейм», «SAPSCO», «Транс-Сервис», «East Import Group», «ВЛПАСИФИК» и другие. Все указанные компании оказывают сюрвейерские услуги, как по осмотру судна, так и осмотрам грузов.

В настоящее время создано и действует Некоммерческое партнерство «Содружество Морских Сюрвейеров» («Unity of Marine Surveyors»), которое позиционирует себя следующим образом - «Содружество (UMS) - это независимая, некоммерческая международная организация, объединяющая морских сюрвейеров по профессиональному признаку. Это первая в России сюрвейерская организация, устроенная на основе персонального участия» (Информация с сайта: ums.org.ru). Эта организация интересна тем, что содержит Реестр сюрвейеров – физических лиц, оказывающих услуги как частные предприниматели, в том числе по осмотру морских судов с классификацией сюрвейерских работ «В» - сюрвей судна, «Е» - морское страхование, в т.ч. корпуса и машинного отделения судна и т.д.

Вышеуказанные сюрвейерские компании не являются членами или участниками «Содружества Морских Сюрвейеров» и действуют независимо. Таким образом, на сегодняшний день в России отсутствует общероссийская организация какой-либо формы, которая объединяла бы всех сюрвейеров, независимо от организационной формы, и осуществляла бы руководство и контроль профессиональной компетенции сюрвейеров и оказываемыми ими услугами.

В первую очередь рассмотрим сюрвей судна, как осмотр и техническое освидетельствование в широком смысле этого слова, и как наиболее, с нашей точки зрения, спорный момент в правовом регулировании оказания услуг независимыми сюрвейерами.

Техническое освидетельствование — это экспертиза различных технических объектов специалистами, представляющими государственные надзорные органы или имеющими государственную лицензию на право проведения или участия в таких экспертизах. Сразу следует отметить, что оказание каких-либо сюрвейерских услуг не лицензируется.

Определение технического состояния судна, включая его износ, ветхость, коррозию металла корпуса судна, его частей и механизмов, машинного отделения, трюмов должно производиться только на основании действующих нормативных документов, являющихся обязательными для судовладельца, надзорных органов и инспекторов (сюрвейеров), осуществляющих инспекцию судна. Согласно п. 8.3.1. РД 31.20.01-97, «Правила технической эксплуатации морских судов. Основное руководство» [13], нормативно-правовыми документами являются национальные и международные нормативные акты, правила и руководства органов надзора, отраслевые нормативные документы, приказы, распоряжения и инструкции судовладельца.

В соответствии со ст. 22 КТМ РФ, Классификация и освидетельствование судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов и Российском открытом реестре судов, по выбору судовладельца осуществляются российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов, или иностранными классификационными обществами, наделенными Правительством Российской Федерации необходимыми полномочиями в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

В ст. 35 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ устанавливается, что подлежащие государственной регистрации суда, за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, подлежат классификации и освидетельствованию на возмездной основе за счет судовладельцев организациями, которые уполномочены федеральным органом исполнительной власти в области транспорта на классификацию и освидетельствование судов и которые могут создаваться в организационно-правовой форме федеральных автономных учреждений, а также иностранными

классификационными обществами, уполномоченными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта на классификацию и освидетельствование судов.

Порядок наделения организаций, в том числе иностранных классификационных обществ, полномочиями на классификацию и освидетельствование судов, включая требования, которым они должны соответствовать, устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Классификационные общества – это организации, разрабатывающие и применяющие технические стандарты в области проектирования, строительства и надзора за морскими объектами, в том числе судами и рейдовыми сооружениями. Такие стандарты выпускаются классификационным обществом в виде публикуемых правил. Судно, спроектированное и построенное в соответствии с правилами конкретного классификационного общества, может обратиться в такое общество и получить от такого общества Свидетельство о классификации. Общество выдает такое свидетельство по завершении соответствующих классификационных освидетельствований.

В Международную ассоциацию классификационных обществ (IACS) входят 50 классификационных обществ по всему миру, (в том числе Российский морской Регистр судоходства (РМРС) и Российский речной Регистр (РРР)), а их совокупная деятельность охватывает до 95% всего коммерческого флота.

К иностранным классификационным обществам, с которыми заключены Соглашения о делегировании полномочий на проведение освидетельствований и выдачу свидетельств судам, зарегистрированным в Российском международном реестре судов, относятся в, частности Французское классификационное общество (BV– Bureau Veritas), Немецкое классификационное общество (GL– Germanischer Lloyd), Итальянское классификационное общество (RINA– Register Italiano Navale).

Оба указанных нормативных акта – и КТМ, и КВВТ, однозначно говорят о том, что сюрвей, как освидетельствование судна, может производиться только классификационными обществами. При этом, законодатель не разделяет и не выделяет какие-либо виды освидетельствования судов, что означает, по нашему мнению, только одно – никто, кроме уполномоченных органами государственной власти организаций не вправе осуществлять сюрвейерскую деятельность по освидетельствованию судов.

Но имеется и другой важный момент – данные нормы закона распространяются только при оказании сюрвейерских услуг на судах, зарегистрированных в Российской Федерации. То есть, судно, зарегистрированное в иностранном государстве, хотя и зашедшее в порты или внутренние воды Российской Федерации, может быть освидетельствовано (осмотрено) любым сюрвейером по выбору судовладельца, а не только классификационным обществом.

Согласно ч. 1 ст. 414 КТМ РФ, право, подлежащее применению к отношениям, возникающим из торгового мореплавания с участием иностранных граждан или иностранных юридических лиц либо осложненным иностранным элементом, в том числе если объект гражданских прав находится за пределами Российской Федерации, определяется в соответствии с международными договорами Российской Федерации, настоящим Кодексом, другими законами и признаваемыми в Российской Федерации обычаями торгового мореплавания.

Все решения Международной морской организации (ИМО) по вопросам мореплавания признаны в Российской Федерации в качестве международных договоров и обязательны для исполнения.

Например, судно, зарегистрированное гражданином России, например, на Мальте, при заходе в российский порт будет считаться иностранным и для освидетельствования судна судовладелец может пользоваться услугами любого сюрвейера и любого классификационного общества в силу положений ст. 414 КТМ РФ.

Такой же гражданин России, зарегистрировавший свое судно в Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов, должен пользоваться сюрвейерскими услугами только классификационных обществ, определенных Правительством Российской Федерации в соответствии со ст. 22 КТМ РФ или ст. 35 КВВТ РФ, причем независимо от места нахождения судна в территориальных

или иностранных водах и/или портах и с соблюдением норм и правил, установленных российским законодательством.

Совершенно очевидно, что ключевым вопросом в данном случае является то, кто и на каких правовых основаниях может признаваться сюрвейером, компетентным для проведения освидетельствований морских и речных судов.

Во-первых, в качестве сюрвейеров могут признаваться штатные работники классификационных обществ;

Во-вторых, сюрвейерами могут признаваться штатные работники коммерческих юридических лиц, оказывающих соответствующие сюрвейерские услуги;

К третьей категории относятся физические лица, оказывающие сюрвейерские услуги единолично, как индивидуальные предприниматели.

При любом из указанных вариантов, сюрвейеры, как физические лица, должны отвечать определенным критериям с точки зрения знаний, профессионального образования, опыта работы и т.д.

Компетентность и соответствие требованиям подтверждается действующей в Российской Федерации системой добровольной сертификации и Национальным Стандартом РФ ГОСТ Р ИСО/МЭК 17020-2012. «Оценка соответствия. Требования к работе различных типов органов инспекции». Национальный стандарт идентичен международному стандарту ИСО/МЭК 17020:2012 «Оценка соответствия. Требования к работе различных типов органов инспекции» [9].

Как указано в национальном стандарте, «Органы инспекции проводят оценки от имени частных клиентов, своих головных организаций или официальных властей с целью предоставления им информации о соответствии проверяемых объектов регламентам, стандартам, техническим требованиям, схемам инспекции или условиям контрактов. Параметры инспекции могут включать количество, качество, безопасность, соответствие назначению, непрерывное выполнение требований к безопасности установок или систем в процессе эксплуатации. Настоящий национальный стандарт гармонизирует общие требования, которым должны соответствовать эти органы, для того чтобы их услуги были приняты заказчиками и органами надзора.

Настоящий стандарт охватывает деятельность органов инспекции, работа которых может включать экспертизу материалов, продукции, установок, предприятий, процессов, рабочих методик или услуг, определение их соответствия требованиям и последующее представление отчета о результатах их деятельности заказчикам, а когда требуется - властям. Инспекция может касаться всех этапов жизненного цикла этих объектов, включая стадию проектирования. Такая работа обычно требует вынесения профессионального суждения при проведении инспекции, в частности при оценке соответствия общим требованиям».

Квалификационный норматив к сюрвейерам (инспекторам) изложен в Кодексе ООН/ЕЭК - Европейской Экономической Комиссии (инфраструктура ООН) под референтом ECE/ENERGY/19 от 03.02.92 г. и распространен в морской сфере через Международную Морскую Организацию (ИМО). В нем указывается, что сюрвейер должен иметь профильное образование – быть дипломированным специалистом и иметь опыт работы в качестве первого помощника капитана не менее 5 лет, а также пройти стажировку в течение не менее трех месяцев с высококвалифицированным сюрвейером (инспектором). Также в Разделе 4 этого Кодекса указывается, что сюрвейер должен обладать следующими личными качествами:

- иметь незапятнанную репутацию честного и объективного человека;
- полностью знать морскую терминологию;
- иметь достаточный опыт работы на судах, чтобы уметь разбираться в чертежах и судовых документах, которые могут быть представлены на иностранном языке;
- хорошо знать английский язык и уметь пользоваться компьютером.

Добровольная сертификация деятельности сюрвейеров осуществляется Российским морским регистром судоходства на основе «Правил по добровольной сертификации услуг по обслуживанию судов» НД № 2-090301-003. Как указано в п. 3.2 «Применение», Правила применяются для признания организаций (предприятий), предоставляющих услуги по обслуживанию судов, перечисленные в 3.2.2 и 3.2.3, а именно:

3.2.2 Виды сюрвейерского обслуживания:

3.2.2.1 Сюрвейерское обслуживание транспортных средств (судов, барж и т.д.) при:

- 1) определении состояния транспортного средства при входе/выходе в/из аренду/ы;
- 2) определении количества бункера;
- 3) определении технического состояния транспортного средства;
- 4) определении пригодности грузовых помещений и емкостей к погрузке;
- 5) определении отсутствия груза в грузовых помещениях и емкостях после выгрузки;
- 6) фиксации факта, характера и размера повреждений или их отсутствия.

3.2.2.2 Сюрвейерское обслуживание грузов при:

- 1) предпогрузочном осмотре грузов;
- 2) наблюдении за погрузкой - выгрузкой;
- 3) тальманском обслуживании;
- 4) контроле укладки и крепления грузов;
- 5) определении количества груза по осадке судна;
- 6) определении количества наливных грузов по замерам танков;
- 7) отборе проб;
- 8) определении качества грузов;
- 9) постановке пломб;
- 10) фиксации целостности пломб;
- 11) фиксации факта, характера и размера повреждений груза или их отсутствия.

3.2.2.3 Другие виды сюрвейерского обслуживания по требованиям заказчика.

3.2.2.4 Экспертизы:

аварий, аварийных происшествий и случаев;
документов по претензиям.

3.2.3 Виды снабженческого (шипчандлерского) обслуживания:

- 1) Аварийно-спасательное снабжение;
- 2) Поставка сменно-запасных частей;
- 3) Поставка штурманского и радионавигационного оборудования;
- 4) Поставка судовых пиротехнических средств;
- 5) Поставка баллонов имеющих давление выше атмосферного;
- 6) Поставка продовольственных товаров;
- 7) Поставка противопожарного снабжения;
- 8) Поставка промышленных товаров;
- 9) Поставка средств измерения и испытательного оборудования.

Согласно п. 3.4 «Персонал» этих же Правил:

3.4.1 Персонал организации должен иметь соответствующее образование, профессиональную и специальную подготовку, квалификацию и опыт, необходимые для осуществления деятельности в заявленной области.

3.4.2 Персонал организации, осуществляющий сюрвейерское обслуживание судов, должен иметь:

высшее морское образование инженера по организации и управлению морским транспортом;

или рабочий диплом не ниже старшего помощника, 2 механика, электромеханика 2 разряда.

Другим органом, позиционирующим себя в качестве органа сертификации, в том числе и сюрвейерских услуг, является Ассоциация по сертификации «Русский Регистр». На сайте <https://rusregister.ru/>, Русский Регистр указывается, как организация, вышедшая из структуры ФГУ «Российский морской регистр судоходства» с целью выполнения международных требований, предъявляемых к органам по сертификации. Ассоциация по сертификации «Русский Регистр» аккредитована в качестве органа по сертификации систем менеджмента Федеральной службой по аккредитации (Росаккредитация) – аттестат № РОСС RU.0001.21.ГА45. Согласно информации с сайта, в 2020 г. «Русский Регистр» получил аккредитацию IAS по направлению «Системы менеджмента» на стандарт ISO 9001, а также подтвердил и расширил аккредитацию IAS по направлению «Инспекционная деятельность» на сюрвейерские услуги.

Инспекция транспортных средств и транспортного оборудования, по которым оказываются услуги и сертификация «Русским Регистром», включает в себя следующее:

- определение пригодности грузовых помещений и емкостей к погрузке;
- определение отсутствия груза в грузовых помещениях и емкостях после выгрузки;
- инспекция люковых закрытий на работоспособность и водонепроницаемость;
- определение количества бункера на судне;
- определение технического состояния транспортного средства или оборудования;
- ввод/вывод судна из аренды;
- осмотр технического состояния судна;
- фиксация факта, характера и размера повреждений, или их отсутствие.

Кроме того, инспекцию транспортных средств осуществляют также различные судебно-экспертные центры. Например, исследования (освидетельствования) судов с участием собственных экспертов предлагает «Специализированное частное учреждение «Ростовский центр судебных экспертиз» (РЦСЭ) по следующим направлениям: независимое исследование на предмет пригодности водного транспортного средства к эксплуатации, его безопасности, а также укомплектованности, периодическая проверка технического состояния, расследование причин катастрофы. Сертифицирован РЦСЭ для оказания сюрвейерских услуг по системе добровольной сертификации ООО «РосТестСтандарт».

Ранее упомянутое «Некоммерческое партнерство «Содружество Морских Сюрвейеров» («Unity of Marine Surveyors») на своем сайте указывает, что сертифицирует деятельность упоминаемых в нем сюрвейеров и сюрвейерские компании путем принятия в члены «Содружества Морских Сюрвейеров». Далее там говорится, что «членский Сертификат подтверждает соответствие компании или физического лица установленным в Содружестве критериям по компетенции и опыту, а факт членства в Содружестве, «согласно общепринятой в мире практике», дает персоне основания именовать себя «сюрвейером».

При определении квалификации (компетентности) сюрвейеров, если исходить из требований Кодекса ООН/ЕЭК ECE/ENERGY/19 от 03.02.92 г. и «Правил по добровольной сертификации услуг по обслуживанию судов» Российского морского Регистра судоходства о наличии профессионального образования и определенного стажа работы, необходимо учитывать следующие правовые обстоятельства.

Документы об образовании сюрвейера и стажа его работы могут быть как российскими, так и иностранными. При этом обладателями таких документов могут быть (а часто и являются) граждане Российской Федерации. Например, в Лондоне функционирует «Морская академия Ллойда», которая по окончании курса выдает своим слушателям, в том числе и гражданам РФ, «Диплом морского сюрвейера». На основе такого диплома оказываются сюрвейерские услуги по освидетельствованию морских судов. В лучшем случае такие дипломы нотариально переводятся на русский язык. Многие моряки работают в иностранных судоходных компаниях, в том числе в качестве первых помощников капитана, о чем имеют также удостоверения иностранного государства (Квалификационное удостоверение офицера), подтверждающие факт такой работы.

В Приказе Министерства транспорта Российской Федерации 15 марта 2012 г. № 62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» установлен порядок получения дипломов и подтверждения квалификации моряков в соответствии с Международной конвенцией «О подготовке и дипломировании моряков и несении вахты» 1978 года с поправками (Международная конвенция ПДМНВ 1978).

В п. 80 этого Положения указывается, что подтверждения о признании дипломов, выданных иностранным государством - участником Конвенции ПДНВ, выдается на срок, не превышающий срока действия диплома. Подтверждение выдается при положительном ответе государства, выдавшего диплом, на запрос о действительности диплома. Если ответ от государства, выдавшего диплом, не получен, то подтверждение не выдается.

Однако, полагаем, что данный пункт Положения находится в определенном противоречии с действующим законодательством РФ и ответа иностранного государства, выдавшего диплом, для его признания и подтверждения, недостаточно.

Согласно ст. 107 федерального закона от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», признание образования и (или) квалификации, полученных в иностранном государстве, осуществляется следующим образом:

1. Признание в Российской Федерации образования и (или) квалификации, полученных в иностранном государстве (далее - иностранное образование и (или) иностранная квалификация), осуществляется в соответствии с международными договорами Российской Федерации, регулирующими вопросы признания и установления эквивалентности иностранного образования и (или) иностранной квалификации (далее - международные договоры о взаимном признании), и законодательством Российской Федерации.

2. В настоящем Федеральном законе под признанием в Российской Федерации иностранного образования и (или) иностранной квалификации понимается официальное подтверждение значимости (уровня) полученных в иностранном государстве образования и (или) квалификации в целях обеспечения доступа их обладателя к образованию и (или) профессиональной деятельности в Российской Федерации, предоставления их обладателю академических, профессиональных и (или) иных предусмотренных международными договорами о взаимном признании и (или) законодательством Российской Федерации прав. Обладателям иностранного образования и (или) иностранной квалификации, признаваемых в Российской Федерации, предоставляются те же академические и (или) профессиональные права, что и обладателям соответствующих образования и (или) квалификации, полученных в Российской Федерации, если иное не установлено международными договорами о взаимном признании.

3. В Российской Федерации признаются иностранное образование и (или) иностранная квалификация, подпадающие под действие международных договоров о взаимном признании, а также полученные в иностранных образовательных организациях, перечень которых с указанием соответствия получаемых в них образования и (или) квалификации образованию и (или) квалификации, полученным в Российской Федерации, устанавливается Правительством Российской Федерации. Критерии и порядок включения в указанный перечень иностранных образовательных организаций утверждаются Правительством Российской Федерации.

4. В случае, если иностранное образование и (или) иностранная квалификация не соответствуют условиям, предусмотренным частью 3 настоящей статьи, признание иностранного образования и (или) иностранной квалификации осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере образования, по заявлениям граждан, поданным в письменной форме или в форме электронных документов с использованием информационно-телекоммуникационных сетей общего пользования, в том числе сети "Интернет", включая единый портал государственных и муниципальных услуг, на основе экспертизы, в рамках которой проводятся оценка уровня образования и (или) квалификации, определение равноценности академических и (или) профессиональных прав, предоставляемых их обладателю в иностранном государстве, в котором получены образование и (или) квалификация, и прав, предоставленных обладателям соответствующих образования и (или) квалификации, которые получены в Российской Федерации.

5. По результатам экспертизы федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере образования, принимается одно из следующих решений:

1) признание иностранного образования и (или) иностранной квалификации, в том числе признание иностранного образования в качестве периода обучения по образовательной программе определенного уровня, с правом на продолжение обучения по данной образовательной программе в Российской Федерации;

2) отказ в признании иностранного образования и (или) иностранной квалификации.

6. В случае признания федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере образования, иностранного образования и (или) иностранной квалификации их обладателю выдается свидетельство о признании иностранного образования и (или) иностранной квалификации.

7. За выдачу свидетельства о признании иностранного образования и (или) иностранной квалификации и дубликата указанного свидетельства уплачивается государственная пошлина в размере и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

8. При подаче заявления о признании иностранного образования и (или) иностранной квалификации в форме электронного документа, предусмотренного частью 4 настоящей статьи, документ об уплате государственной пошлины за выдачу свидетельства о признании иностранного образования и (или) иностранной квалификации может быть направлен заявителем в форме электронного документа с использованием информационно-телекоммуникационных сетей общего пользования, в том числе сети "Интернет", включая единый портал государственных и муниципальных услуг.

9. При подаче заявления о признании иностранного образования и (или) иностранной квалификации в форме электронного документа, предусмотренного частью 4 настоящей статьи, оригиналы всех необходимых документов представляются заявителем либо лицом, выступающим в соответствии с гражданским законодательством в качестве его представителя, при получении оригинала свидетельства о признании иностранного образования и (или) иностранной квалификации.

10. Перечень документов, прилагаемых к заявлению о признании иностранного образования и (или) иностранной квалификации, порядок и сроки проведения экспертизы иностранного образования и (или) иностранной квалификации, а также форма свидетельства о признании иностранного образования и (или) иностранной квалификации и технические требования к нему определяются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере образования.

11. Образовательные организации высшего образования, указанные в части 10 статьи 11 настоящего Федерального закона, вправе самостоятельно осуществлять в установленном ими порядке признание иностранного образования и (или) иностранной квалификации, которые не соответствуют условиям, предусмотренным частью 3 настоящей статьи, в целях организации приема на обучение в эти организации, а также доступа к осуществлению в них профессиональной деятельности лиц, имеющих такое иностранное образование и (или) иностранную квалификацию. Указанные образовательные организации высшего образования представляют в национальный информационный центр, предусмотренный частью 14 настоящей статьи, информацию об установленном ими порядке признания иностранного образования и (или) иностранной квалификации.

12. Признание в Российской Федерации иностранного образования и (или) иностранной квалификации не освобождает их обладателей от соблюдения установленных законодательством Российской Федерации общих требований к приему в образовательные организации или на работу.

13. Документы об иностранном образовании и (или) иностранной квалификации, признаваемых в Российской Федерации, должны быть в установленном законодательством Российской Федерации порядке легализованы и переведены на русский язык, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

14. Информационное обеспечение признания в Российской Федерации иностранного образования и (или) иностранной квалификации осуществляется национальным информационным центром, функции которого выполняет организация, уполномоченная Правительством Российской Федерации.

15. В соответствии с международными договорами Российской Федерации и законодательством Российской Федерации национальный информационный центр:

1) обеспечивает бесплатное консультирование граждан и организаций по вопросам признания иностранного образования и (или) иностранной квалификации;

2) осуществляет размещение на своем сайте в сети "Интернет":

а) описания установленных в Российской Федерации видов образования, уровней образования, перечней профессий, специальностей и направлений подготовки, а также

присваиваемой по соответствующим профессиям, специальностям и направлениям подготовки квалификации;

б) описания документов об образовании и (или) о квалификации установленного образца, выдаваемых или выдававшихся в соответствии с законодательством Российской Федерации, РСФСР или СССР;

в) сведений о международных договорах о взаимном признании, в том числе перечня и образцов документов об иностранном образовании и (или) иностранной квалификации, признаваемых в Российской Федерации;

г) установленного в соответствии с частью 3 настоящей статьи перечня иностранных образовательных организаций, а также перечня и образцов выдаваемых указанными иностранными образовательными организациями документов об иностранном образовании и (или) иностранной квалификации, признаваемых в Российской Федерации;

д) сведений о порядке признания иностранного образования и (или) иностранной квалификации образовательными организациями высшего образования, указанными в части 10 статьи 11 настоящего Федерального закона.

Не является правомерным, с нашей точки зрения, также только нотариальный перевод иностранных документов, подтверждающих квалификацию или стаж сюрвейера. Согласно ст. 80 «Основ законодательства Российской Федерации о нотариате» [5] «Свидетельствуя подлинность подписи, нотариус удостоверяет, что подпись на документе сделана определенным лицом, но не удостоверяет фактов, изложенных в документе». При переводе документов свидетельствуется лишь подпись переводчика, а не достоверность самого документа.

На основе изложенного можно сделать вывод о том, что в Российской Федерации оказание сюрвейерских услуг – освидетельствование и инспекция водных транспортных средств – осуществляется сертифицированными инспекторами различных организаций системы добровольной сертификации и организациями, не имеющими такого статуса. Этот факт, по нашему мнению, свидетельствует об отсутствии единых подходов и единых правовых требований к сюрвейерским осмотрам водных транспортных средств – морских и речных судов, а также к определению квалификации (компетентности) сюрвейеров.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 398 утверждено «Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта».

Согласно п. 5 этого Положения, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет следующие полномочия в установленной сфере деятельности:

5.1. осуществляет контроль и надзор за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации:

5.1.2. о торговом мореплавании;

5.1.3. о внутреннем водном транспорте Российской Федерации;

Исходя из этого пункта, логично предположить, что контроль и надзор за осуществлением освидетельствования и инспекции водных транспортных средств, а также соответствии квалификации (компетентности) сюрвейеров действующему законодательству – КТМ и КВВТ РФ, международному стандарту ИСО/МЭК 17020:2012 «Оценка соответствия. Требования к работе различных типов органов инспекции», Международной конвенции ПДМНВ 1978, Кодексу ООН/ЕЭК ЕСЕ/ENERGY/19 от 03.02.92 г. и другим, должна осуществлять Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. Также вполне очевидно, что данная работа еще впереди.

Эта же Федеральная служба по надзору в сфере транспорта должна осуществлять контроль за соблюдением законодательства Российской Федерации при сертификации сюрвейерской деятельности и определением квалификации сюрвейеров, поскольку, исходя из положений ст. 22 КТМ РФ и ст. 35 КВВТ РФ, российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, могут создаваться в форме федеральных автономных учреждений. То есть, никакие иные формы организации юридических лиц и предпринимателей не могут, по нашему мнению, осуществлять сертификацию сюрвейеров, а также оказывать сюрвейерские услуги по освидетельствованию морских и речных транспортных средств.

Таким образом, с одной стороны государством в соответствии со ст. 18 Федерального закона от 08.08.2001 № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» с 01 января 2006 г. прекращено лицензирование сюрвейерской деятельности, а с другой стороны, как видно из приведенных примеров, оказание сюрвейерских услуг коммерческими организациями и гражданами недостаточно регламентировано и недостаточно подконтрольно, хотя оказание таких услуг непосредственно связано с транспортной безопасностью.

Пристатейный библиографический список:

1. Конституция Российской Федерации;
2. Кодекс торгового мореплавания РФ;
3. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ;
4. Федеральный закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации»;
5. «Основы законодательства Российской Федерации о нотариате» (утв. ВС РФ 11.02.1993 № 4462-1);
6. Федеральный закон от 08.08.2001 № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»;
7. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта»;
8. Международная конвенция «О подготовке и дипломировании моряков и несении вахты» 1978 года, (ПДМНВ 78);
9. Международный стандарт ИСО/МЭК 17020:2012 «Оценка соответствия. Требования к работе различных типов органов инспекции»/ ISO/IEC 17020:2012 "Conformity assessment - Requirements for the operation of various types of bodies performing inspection", IDT;
10. Кодекс Европейской Экономической Комиссии ECE/ENERGY/19 от 03.02.92 г.;
11. Международный Стандарт Качества ISO 9001-9004;
12. Приказ Минтранса РФ от 15 марта 2012 г. № 62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов»;
13. РД 31.20.01-97 «Правила технической эксплуатации морских судов. Основное руководство» (Утв. Распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 8 апреля 1997 г. № МФ-34/672);
14. Национальный Стандарт РФ ГОСТ Р ИСО/МЭК 17020-2012 «Оценка соответствия. Требования к работе различных типов органов инспекции»;
15. «Правила по добровольной сертификации услуг по обслуживанию судов» НД № 2-090301-003 Российского морского Регистра судоходства.

Для цитирования: Макарова Е.В. Проблемы вывода из эксплуатации искусственных платформ и установок на континентальном шельфе / ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова; Кафедра Международного и морского права // Океанский менеджмент. 2021. № 4(13). С.34-36.

Макарова Е.В.

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

ПРОБЛЕМЫ ВЫВОДА ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ ИСКУССТВЕННЫХ ПЛАТФОРМ И УСТАНОВОК НА КОНТИНЕНТАЛЬНОМ ШЕЛЬФЕ

Аннотация. В данной статье рассматриваются правовые решения проблемы вывода из эксплуатации заброшенных и более неиспользуемых платформ и установок на континентальном шельфе. Акцентируется внимание на проблеме удаления и утилизация заброшенных и более неиспользуемых платформ и установок. Автор рассматривает вопросы повторного использования заброшенных и более неиспользуемых платформ и установок на континентальном шельфе в новых целях.

Ключевые слова. Континентальный шельф; платформы и сооружения; вывод из эксплуатации; удаление и утилизация; использование в новых целях.

PROBLEMS OF DECOMMISSIONING ARTIFICIAL PLATFORMS AND INSTALLATIONS ON THE CONTINENTAL SHELF

Annotation. This article discusses legal solutions to the problem of decommissioning abandoned and more unused platforms and installations on the continental shelf. Attention is focused on the problem of

removal and disposal of these platforms and installations. The author examines the issues of reuse of abandoned and more unused platforms and installations on the continental shelf for new purposes.

Keywords. Continental shelf; platforms and structures; decommissioning; removal and disposal; use for new purposes.

Проблема вывода из эксплуатации таких платформ и установок на сегодняшний день все более актуальна, в связи с тем, что часть заброшенных и более не используемых платформ и установок на континентальном шельфе прекращает свою работу, поскольку срок службы подходит к концу, а другая часть становится невыгодной для дальнейшей эксплуатации, так как происходит истощение запасов добываемых ресурсов. Очевидно, что оставленные на месте по окончании использования платформы и установки могут повлечь за собой повышенную опасность для окружающей среды. Вместе с этим появляется ряд других проблем, которые выражаются в демонтаже и утилизации данных платформ и установок, потому как этот процесс является дорогостоящей и сложной задачей, требующей поиска оптимального решения. Потому вопрос о том, как лучше поступить с платформами и установками по окончании срока их эксплуатации, остается открытым.

В международном праве нет четкого определения искусственным установкам и сооружениям, однако, в некоторых странах все же определение дается, так, например в России «установки, сооружения - это гибко или стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения на континентальном шельфе Российской Федерации стационарные и плавучие (подвижные) буровые установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы, морские стационарные платформы и другие объекты, а также подводные сооружения (включая скважины)»[3].

С технологической точки зрения, понятие «вывод из эксплуатации» подразумевает процедуру, которая включает в себя стадии:

1. Удаление, что означает демонтаж палубной части стационарной установки или сооружения, а также полный или частичный демонтаж её опорного основания;
2. Утилизация - подразумевает (в случае полного удаления) транспортировку удалённой конструкции на сушу, либо затопление демонтированных элементов платформы[4].

Помимо удаления и утилизации неиспользуемые и заброшенные платформы и установки могут использоваться для научных исследований, либо в новых целях, это может заключаться, например, в переоборудовании их для других промышленных целей.

Первым документом, который регламентировал процедуру вывода из эксплуатации искусственных установок и сооружений на континентальном шельфе стала Женевская конвенция 1958 г.[2]. Данная конвенция предусматривает полный демонтаж покинутых или более не используемых платформ и установок.

Впоследствии, основным нормативным документом международного права, который регулирует процедуру вывода из эксплуатации искусственных платформ и установок на континентальном шельфе стала Конвенция ООН по морскому праву 1982 года[1]. Данный документ устанавливает общие требования к удалению неиспользуемых и покинутых платформ и установок, оставляя за участниками и компетентными органами права на согласование и утверждение специальных технологических норм.

Согласно Конвенции 1982 года любые покинутые и более не используемые установки и сооружения должны быть убраны в целях обеспечения безопасности судоходства. О глубине, местонахождении и размерах любых установок и сооружений, которые убраны не полностью, следует давать надлежащее оповещение[1]. Исходя из этого, конвенция дает право на неполное удаление установок и сооружений, поэтому каждая страна самостоятельно принимает решение в вопросе следует ли удалять (частично или полностью) или не использовать заброшенные установки[5].

Как показывает практика, такого регулирования на настоящий момент недостаточно, поскольку заброшенные и более не используемые установки и сооружения создают две основные проблемы: во-первых, они могут представлять угрозу безопасности судоходства, а во-вторых, они могут наносить вред морской среде. Организации, использующие такие установки, заинтересованы в экономии своих

финансовых средств, необходимых на их демонтаж и удаление, поскольку это очень дорогостоящий и долговременный процесс. Помимо проблемы дороговизны удаления и утилизации, остро встает вопрос о том каким образом производить демонтаж, чтобы не допустить еще большего загрязнения водной среды.

Если учесть, что на данный момент число таких установок неизменно растет, то можно только представить полный масштаб проблемы вывода из эксплуатации.

На сегодняшний день некоторые страны предпочитают решить данную проблему путем повторного использования заброшенных и более не используемых платформ в новых целях. Например, в США практикуется преобразование нефтегазовых платформ в искусственные рифы[6].

Ввиду изложенного, можно сделать вывод, что правовое регулирование вывода из эксплуатации заброшенных и более не используемых платформ и установок на континентальном шельфе имеет недостатки, потому есть необходимость пересмотреть такое регулирование и внести новые изменения, которые бы затрагивали все стадии вывода из эксплуатации таких установок и предусматривали все риски. В частности, убрать возможность оставлять покинутые или более не используемые установки и сооружения, которые размещены вблизи признанных морских путей, имеющих существенное значение для международного судоходства, а также убирать те установки и сооружения, которые несут большую экологическую опасность.

Также, следует в практику Российской Федерации внедрять использование неиспользуемых и заброшенных платформ и установок в новых целях, поскольку это поможет не загрязнять водную среду, не создавать угрозу безопасности национального судоходства, а также уменьшит затраты российских компаний в связи с удалением и утилизацией таких платформ. Соответственно, для этого, необходимо разработать определенные нормативные акты на федеральном уровне, которые помогут определить, подходит ли заброшенная или более неиспользуемая платформа и сооружение под новые цели или следует ее полностью удалить и утилизировать. Такие акты должны включать в себя:

1. Установление органа, который будет производить осмотр и оценку платформ и сооружений;
2. Критерии, определяющие соответствие данных платформ и сооружений для дальнейшего использования в новые цели;
3. Дополнительные оговорки, которые помогут понять, нет ли рисков загрязнения экологии и нарушения безопасности судоходства в регионе, где будет повторно эксплуатироваться более неиспользуемая платформа и установка.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994)
2. Конвенция об открытом море (Женева, 29 апреля 1958 г.)
3. Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации» от 30.11.1995 № 187-ФЗ (последняя редакция)
4. Абрамов Н.С. Международно-правовой режим морских нефтегазовых платформ Диссертация - Москва, 2020. - 280 с.
5. Скаридов А.С. Морское право в 2 т. Том 1. Международное публичное морское право: учебник для вузов. — М.: Издательство Юрайт, 2018. — 402 с.
6. Скаридов А.С. Морское право. Учебник для магистров. – М.: Юрайт, 2017. – 647 с.

Для цитирования: Мышковская Е.К. Проблемы правового регулирования перевалки грузов вне акватории порта / ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова; Кафедра Международного и морского права // Океанский менеджмент. 2021. № 4(13). С.37-39.

Мышковская Е.К.
*ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова,
Кафедра Международного и морского права,
Бакалавриат*

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ ВНЕ АКВАТОРИИ ПОРТА

Аннотация. В данной статье рассматривается правовое регулирование перевалки грузов вне акватории порта. Предлагаются меры по совершенствованию международного и национального законодательства в отношении рейдовой перевалки в открытом море.

Ключевые слова. Рейдовая перевалка грузов, конвенция, международный договор, международное соглашение, международное морское право, морское национальное право.

PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF CARGO TRANSSHIPMENT OUTSIDE THE PORT AREA

Annotation. This article discusses the legal regulation of cargo transshipment outside the port area. Measures to improve international and national law regarding roadside transshipment on the open seas are proposed.

Keywords. Raid cargo transshipment, convention, international treaty, international agreement, international maritime law, maritime national law.

Исторически морская перевозка грузов — одна из самых востребованных видов транспортировки. Такой вид перевозки по-прежнему популярен из-за своей дешевизны, большой грузоподъемности и минимальных ограничений. Большая часть торговли осуществляется по морю. Перевалка происходит, когда два судна встречаются для обмена грузом, припасами или персоналом, часто между судами в море и вдали от порта приписки. В морском праве существует понятие «рейдовая перевалка борт-борт» или STS[1], которая применяется в следующих случаях:

1. порт не способен погрузить необходимое количество груза на судно и появляется необходимость в догрузке части груза на рейде;
2. при выгрузке нет возможности у порта принять судно с полной загрузенностью;
3. в целях упрощения транзитных/импортных/экспортных формальностей.

Перевалка грузов в акватории морского порта достаточно чётко регламентирована законодательством Российской Федерации — Кодексом Торгового Мореплавания [2], Федеральным Законом «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [3], Приказом Минтранса России «Об утверждении Правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту» [4], Приказом Минтранса России "Об утверждении Правил оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно" [5]. Однако, рейдовая перевалка никак не регламентирована российским законодательством. Компании, специализирующиеся, к примеру, перевалкой в районах морского месторождения, вынуждены самостоятельно создавать документы.

Более того, в международном праве также отсутствует регулирование перевалки грузов в открытом море. Всё сводится к МАРПОЛ 73/78 [6], которая содержит лишь приблизительные требования.

Определяется только общий порядок морской транспортировки грузов из порта в порт. Если в рейдовой перевалке грузов участвуют только российские стороны, то выход ещё можно найти: ориентируясь на Гражданский кодекс [7], договор перевалки может быть реальным или консенсуальным (зависит от того, определены ли в договоре конкретные условия передачи груза от одной стороны другой), возмездным, двусторонним или многосторонним. Сторонами договора перевалки являются перевозчик и грузоотправитель (фрахтователь). Перевозчиком считается то лицо, от имени которого

был заключён договор, к примеру, судовладелец или лицо, которое использует судно по договору тайм-чартера или бербоут-чартера.

Договор перевалки грузов в акватории порта регулируется законодательством РФ, однако, при заключении договора перевалки вне акватории порта, как показывает практика, нельзя ориентироваться на законодательство. Ст. 112 Кодекса Внутреннего Водного Транспорта [8] регулирует перевалку грузов в морских портах. П. п. 1, 5, 6 данной статьи не подходят, т. к. содержат положения, применимые лишь для операций в морских портах, п. 4 содержит стандартную формулировку и отсылает к разрешению споров «в порядке, установленном законодательством Российской Федерации». Ст. 20 ФЗ «О морских портах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [3] чуть более подробно, нежели предыдущий нормативно-правовой акт, п.п. 2, 3 об оказываемых услугах применимы для договора перевалки вне акватории морских портов.

Более того, Государственная Дума выпустила законопроект, запрещающий рейдовую перевалку опасных грузов [9]. В перечень попали уголь, удобрения, жидкие химические грузы, нефть и нефтепродукты, сера, сжиженный природный газ, сжиженные углеводородные газы, металлолом, руда и контейнеры, а также зерно и скоропортящиеся грузы. Присутствие в списке зерновой пыли и рыбы, например, аргументируется недостатком контроля качества со стороны соответствующих органов: отсутствие сельхоз- и фитонадзора, обход таможенного оформления. На совещании в Совете Федерации перед принятием законопроекта в Госдуме говорилось, что зерно потенциально опасно из-за риска возгорания. В проекте постановления загрязняющим веществом была названа «пыль мучная и зерновая». Но в перечне загрязняющих веществ, утвержденном правительством в 2015 г. (распоряжение № 1316-р), ее нет [10]. Существуют различные мнения на этот счёт: желание ввести дополнительные сборы, увеличение вовлечённости морских портов, тенденция к полному запрету рейдовой перевалки.

Перевалка происходит в регионах государств флага, проявляющими ограниченный надзор; примерно 47% событий происходят в открытом море и 42% связаны с судами, плавающими под удобным флагом. Поведение при перевалке в открытом море является относительно распространенным, при этом суда, ответственные за 40% рыболовства в открытом море, по меньшей мере один раз сталкивались с перевалочным судном в этот период времени [11].

Недостатков рейдовой перевалки достаточно: волновое и ветровое сопротивление, отсутствие стабилизации кренов, повышенная экологическая опасность, сложность одновременной подачи морского и речного тоннажа. В настоящее время отсутствует альтернатива рейдовой перевалке в открытом море, по сравнению с перевалкой в порту можно выделить следующие преимущества: свободные критерии размеров судов и их осадки, отсутствие портовых сборов (в зависимости от места погрузки может отличаться только якорный сбор), отсутствие очередности по постановке к причалу, дешевизна перевалки в сравнении с глубоководными портами, экономия фрахта, значительно меньшее количество сложностей, связанных с оформлением груза. При запрете перевалки в открытом море порты столкнутся с резко возросшей нагрузкой, с которой будет сложно справиться (выросший срок доставки грузов из перегруженных дальневосточных портов из-за китайских товаров демонстрирует такую тенденцию [12]). Так же вырастут цены на все товары, количество экспортируемых товаров снизится до критического значения из-за выросших расценок на стоимость услуг.

Вместо запрета рейдовой перевалки следует заполнять правовой провал нормами национального и международного права. Утверждается, что законопроект Государственной Думы разрешает перевалку загрязняющих веществ за границами морских портов во внутренних морских водах, территориальном море и исключительной экономической зоне России только в специальных перегрузочных районах, закрепленных за соответствующим морским портом. Перечень портов также утвердит правительство — дата утверждения пока неизвестна [13]. В дополнение к этому законопроекту на уровне российского морского права следует разработать Федеральный закон о правовом регулировании перевалки неопасных грузов вне акватории порта. В Федеральном законе должна быть детерминация определения «перевалка грузов вне акватории порта»,

порядок перевалки, основания ответственности сторон, порядок разрешения споров, срок исковой давности и т. д. К данному Федеральному закону необходимо добавить раздел, содержащий руководство по перевалке опасных грузов в целях бункеровки, вывоза грузов с нефтяных платформ и аварийной перегрузки.

Так как в практике большая часть договоров перевалки заключается с иностранными лицами, следует так же разработать международную Конвенцию о правовом регулировании перевалки грузов вне акватории порта, в котором государства-участники выработают единые правила о перевалке в различных зонах, в том числе в нейтральных водах, систему санкций или льгот для определённых видов судов, список опасных и неопасных грузов, положения об обеспечении безопасности и экологизации процесса перевалки и список грузов, для которых перевалка возможно в лимитированном размере, если существует такая необходимость по тем или иным причинам.

Пристатейный библиографический список:

- [1] Ship-to-ship cargo transfer URL: <https://www.skuld.com/topics/cargo/liquid-bulk/ship-to-ship-transfer-safety/> (дата обращения: 19.12.2021);
- [2] "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. От 11.06.2021) URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 16.12.2021);
- [3] Федеральный Закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 N 261-ФЗ URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72390/ (дата обращения: 16.12.2021);
- [4] Приказ Минтранса России от 09.07.2014 N 182 (ред. от 04.09.2020) "Об утверждении Правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту" (Зарегистрировано в Минюсте России 29.12.2014 N 35476) URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_174246/ (дата обращения: 16.12.2021);
- [5] Приказ Минтранса России от 29.04.2009 N 68 (ред. от 10.05.2016) "Об утверждении Правил оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно" (Зарегистрировано в Минюсте России 29.06.2009 N 14146) URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_174246/ (дата обращения: 16.12.2021);
- [6] Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (МАРПОЛ 73/78) URL: <https://docs.cntd.ru/document/901764502?marker> (дата обращения: 16.12.2021);
- [7] Гражданский кодекс Российской Федерации Часть первая URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/ (дата обращения: 16.12.2021);
- [8] "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. От 02.07.2021) URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/ (дата обращения: 16.12.2021);
- [9] Перевалку списывают на берег. Зачем Минприроды предлагает изменить правила перевозки грузов в российских территориальных водах ГАЗЕТА № 015 (3182) (2102) от 21.02.2020 URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2020/02/21/5e4e55069a7947346c8a68dc> (дата обращения: 16.12.2021);
- [10] Под ограничения рейдовой перевалки могут попасть зерно и рыба Ведомости от 15.10.2021 URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/10/15/891298-reidovoi-perevalki> (дата обращения: 16.12.2021);
- [11] Nathan A. Miller¹, Aaron Roan, Timothy Hochberg, John Amos and David A. Kroodsma Identifying Global Patterns of Transshipment Behavior от 23.07.2018 <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2018.00240/full> (дата обращения: 16.12.2021);
- [12] Российские порты столкнулись с проблемами из-за китайских товаров от 27.09.2021 URL: <https://lenta.ru/news/2021/09/27/dvpssp/> (дата обращения: 16.12.2021);
- [13] Минтранс предложил запретить перевалку с судна на судно нефти, угля и химикатов от 16.12.2021 URL: <https://news.myseldon.com/ru/news/index/263948338> (дата обращения: 16.12.2021).



РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Для цитирования: Бразовская Я.Е. Международные соглашения Российской Федерации как инструмент унификации частноправовых норм в области морского судоходства / ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова; Кафедра Международного и морского права // Океанский менеджмент. 2021. № 4(13). С.40-45.

Бразовская Я.Е.

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

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ КАК ИНСТРУМЕНТ УНИФИКАЦИИ ЧАСТНОПРАВОВЫХ НОРМ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО СУДОХОДСТВА

Аннотация. В настоящей статье автор провел анализ основных международных соглашений заключенных Российской Федерацией в области международной морской перевозки грузов и пассажиров как инструмента унификации. Рассмотрена деятельность РФ во взаимосвязи с иностранными государствами по унификации международного судоходства в рамках различных интеграционных объединениях. Сделаны выводы, о наибольшем приоритете в вопросах унификации режима морской перевозки грузов и пассажиров Международной морской организации, о слабом регулировании института смешанной перевозки и об отсутствии в рамках интеграционных объединений регулирования пассажирских перевозок в международном сообщении, регулирование которых представлено лишь Афинской конвенцией 1974 г.

Ключевые слова. Унификация, международное судоходство, интеграционные объединения, международные соглашения.

INTERNATIONAL AGREEMENTS OF THE RUSSIAN FEDERATION AS A TOOL FOR UNIFICATION OF PRIVATE LEGAL STANDARDS IN SHIPPING

Summary. In this article, the author analyzed international agreements concluded by the Russian Federation in the field of international sea transportation of goods and passengers as a tool for unification. The activities of the Russian Federation in relationship with foreign countries on the unification of international shipping within the framework of various integration associations are considered. Conclusions are drawn about the highest priority in matters of unifying the regime of maritime transportation of goods and passengers of the International Maritime Organization, about weak regulation of the institution of multimodal transport, and about the lack of regulation of international passenger traffic within integration associations, the regulation of which is presented only by the 1974 Athens Convention.

Keywords. Unification, international shipping, integration associations, international agreements.

Не секрет, что Российская Федерация является государством, для которого водный транспорт (внутренний водный и морской транспорт) является приоритетным направлением развития. Российская Федерация принадлежит к тем государствам, которые имеют выход к открытому морю, к Мировому океану, который не только является кладью биологических и минеральных ресурсов, но и выполняет функции естественной транспортной артерией в жизни человеческого общества и в сообщении между странами, государствами.

Представляется, что выработка единого подхода в отношении транспортной политики является одним из основных направлений деятельности Российской Федерации и её международных партнёров.

Сегодня Российская Федерация является участником многих соглашений как двусторонних, так и многосторонних, и представляется важным в рамках рассмотрения заявленной темы обратить внимание на те, которые регулируют отношения в области международной морской перевозки грузов и пассажиров и направлены на единообразие режима портового оборота применительно к грузам и пассажирам.

В рамках двустороннего сотрудничества Российской Федерацией и иностранными государствами активно используется модель Межправительственных комиссий по торгово-экономическому сотрудничеству (далее – МПК), которые представляют собой консультативно-совещательные органы, состоящие, как правило, из рабочих групп и комитетов. Компетенция в сфере создания и функционирования МПК отведена Министерству экономического развития РФ и Министерству транспорта РФ.

Примечательно, что создано и действуют более 110 МПК в различных частях света¹: в Европе - 33 МПК; в Австралии, Азии и Африке - 57; в Северной и Латинской Америках - 15. Кроме того созданы 29 Рабочих групп по транспорту совместно с такими государствами как Афганистан, Болгария, Венесуэла, Дания, Ирландия, Иран, Ирак, КНР, КНДР, Куба, Республика Корея, Сербия, Япония и т.д., являющихся рабочими органами МПК между Российской Федерацией и иностранными государствами².

Традиционно обсуждаемыми вопросами в формате Рабочих групп являются образование в транспортной отрасли, а также обмен опытом между участниками Рабочей группы.

В последние годы в отношениях Российской Федерации с другими иностранными государствами наметилась яркая тенденция: Россия всё больше и больше ориентируется на Восток, устанавливая связи с такими государствами как Китай, Индия и Япония. Так, например, продолжает осуществляться работа по установлению транспортного взаимодействия с Китаем, в 2020 г. проводилась уже регулярные заседания 7 отраслевых Рабочих групп по транспорту России и Китая.

Активно развивается российско-турецкое сотрудничество в том числе на основе взаимной заинтересованности в развитии морского пассажирского сообщения между портами Сочи и Стамбул и грузового паромного сообщения³.

Международное сотрудничество Российской Федерации обосновывается тем, что Российская Федерация является участником значительного числа международных конвенций и соглашений. Так, например, Российская Федерация подписала многие конвенции, разработанные Международной морской организацией⁴, которая осуществляет проведение согласованной транспортной политики в вопросах безопасности морского судоходства, экологии Мирового океана, а также обеспечения качественной перевозки грузов, пассажиров и их багажа.

Перечислим некоторые из них: Конвенция о Международной морской организации 1948 г.⁵; Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г.⁶; Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г.⁷; Международная конвенция о предотвращении загрязнения с судов 1973 г.⁸, Афинская конвенция 1974 г. о перевозке морем пассажиров и их багажа⁹, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.¹⁰ и т.д.

Нельзя не отметить роль Международных правил толкования торговых терминов - ИНКОТЕРМС¹¹ в вопросах унификации режима международных морских перевозок. Впервые Международные правила Инкотермс были предложены в 1936 г., однако в дальнейшем они претерпевали ряд изменений, в настоящее время действует редакция терминов 2020, которая вступила в силу с 1 января 2020 года (издание ICC № 723). Правила не носят обязательного характера, что предполагает возможность отступления от них при наличии соответствующей оговорки в контракте.

Российская Федерация является участником многих региональных соглашений в области грузо- и пассажирооборота.

¹ Двустороннее сотрудничество в области транспорта. - [Электронный ресурс]: <https://www.mintrans.ru/activities/69/72>

² Там же.

³ Двустороннее сотрудничество в области транспорта. - [Электронный ресурс]: <https://www.mintrans.ru/activities/69/72><https://mintrans.gov.ru/activities/69/72>

⁴ англ. International Maritime Organization (ИМО).

⁵ Конвенция о Международной морской организации 1948 г. (принята 6 марта 1948 г. в г. Женева, вступила в силу 17 марта 1958 г.).

⁶ Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г. (принята 9 апреля 1965 г. в г. Лондон, вступила в силу 5 марта 1967 г.).

⁷ Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г. (МППСС-72) (принята 20 октября 1972 г. в г. Лондон, вступила в силу 15 июля 1977 г.).

⁸ Международная конвенция о предотвращении загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ 73/78) (принята 2 ноября 1973 г. в г. Лондон, вступила в силу 2 октября 1983 г.).

⁹ Афинская конвенция 1974 г. о перевозке морем пассажиров и их багажа (принята 13 декабря 1974 г., вступила в силу 28 апреля 1987 г.).

¹⁰ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74) (принята 1 ноября 1974 г. в г. Лондон, вступила в силу 25 мая 1980 г.).

¹¹ Международные правила толкования торговых терминов «Инкотермс 2000». Публикация МТП N 715. Правовой сайт КонсультантПлюс: [Электронный ресурс]: URL: <http://www.consultant.ru/>

В этом отношении примечательно партнёрство АСЕАН¹² – Россия, функционирующее с июля 1996 г. Следует отметить существующий между Россией и блоком государств Комплексный план действий по развитию сотрудничества Российской Федерации и Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (2016-2020 гг.), цель которого – установление сотрудничества в области транспортных и глобальных навигационных спутниковых систем, обеспечивающих безопасность транспортных процессов, создание надежных, транспортных линий, а также подготовка профессиональных кадров для транспортной отрасли.

Другим вектором развития транспортных отношений Российской Федерации является взаимодействие в рамках такой международной организации как БРИКС – межгосударственное объединение Федеративной Республики Бразилия, Российской Федерации, Республики Индии, Китайской Народной Республики и Южно-Африканской Республики.

Государства-участники БРИКС взаимодействуют в формате плановых ежегодных саммитов, по итогам которых принимаются межгосударственные документы, так, например, на прошедшем XII саммите БРИКС (2020 г.) была принята Стратегия экономического партнерства БРИКС до 2025 года – определившая приоритетные направления взаимодействия в области транспорта и логистики:

- модернизация промышленной, транспортно-логистической и иной инфраструктуры;
- создание и развитие безопасных, устойчивых, сбалансированных и динамичных транснациональных транспортно-логистических систем;
- развитие цифровизации и стимулирование использования передовых технологий в сфере транспорта;
- содействие повышению энергоэффективности и сокращению выбросов загрязняющих веществ в транспортном секторе¹³.

Российская Федерация является также постоянным членом Дунайской комиссии, концептуальным документом которой является Конвенция о режиме судоходства на Дунае 1948 г.¹⁴, устанавливающая режим свободной и открытой навигации для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства в отношении портовых и навигационных сборов и условий торгового судоходства¹⁵.

Конвенция включает положения, обязывающие все придунайские государства содержать свои участки Дуная в судоходном состоянии для речных и на соответствующих участках морских судов и производить необходимые работы для обеспечения и улучшения условий судоходства, а также не ставить препятствий или помех для судоходства на фарватерах Дуная¹⁶.

Не следует забывать об укреплении связей между Российской Федерацией и участниками Евразийского экономического союза (ЕАЭС)¹⁷ созданного как международная организация региональной экономической интеграции и учрежденного Договором о Евразийском экономическом союзе¹⁸. Работа по вопросам водного транспорта осуществляется в рамках подкомитета по водному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре, Совещания Руководителей

¹² Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) учреждена как региональная межправительственная организация в 1967 г. для поддержания развития экономических, политических и культурных связей государств Юго-Восточной Азии. В настоящий момент ее членами являются 10 государств этого региона: Бруней-Даруссалам, Социалистическая Республика Вьетнам, Республика Индонезия, Королевство Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Республика Союз Мьянма, Республика Сингапур, Королевство Таиланд, Республика Филиппины.

¹³ Стратегия экономического партнерства БРИКС. – [Электронный ресурс]: <https://www.economy.gov.ru/material/file/636aa3edbc0dccc2356ebb6f8d594ccb0/1148133.pdf>

¹⁴ Конвенция о режиме судоходства на Дунае (подписана в г. Белград 18 августа 1948 г., вступила в силу 11 мая 1949 г.). – [Электронный ресурс]: <http://docs.cntd.ru/document/1901307>

¹⁵ Глава I Конвенции о режиме судоходства на Дунае (подписана в г. Белград 18 августа 1948 г., вступила в силу 11 мая 1949 г.). – [Электронный ресурс]: <http://docs.cntd.ru/document/1901307>

¹⁶ Статья 3 Конвенции о режиме судоходства на Дунае (подписана в г. Белград 18 августа 1948 г., вступила в силу 11 мая 1949 г.). – [Электронный ресурс]: <http://docs.cntd.ru/document/1901307>

¹⁷ Англ. The Eurasian Economic Union. Создан как международная организация региональной экономической интеграции и учрежденная Договором о Евразийском экономическом союзе

¹⁸ Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астана 29 мая 2014 г.) (в ред. Договора от 10.10.2014, Протокола от 08.05.2015, с изм., внесенными Договором от 23.12.2014, Протоколом от 08.05.2015). Первоначальный текст документа опубликован на официальном сайте Евразийской экономической комиссии (<http://www.eurasiancommission.org/>) 05 июня 2014. – [Электронный ресурс]: Правовой сайт КонсультантПлюс: <http://www.consultant.ru/>

уполномоченных органов государств-членов в области транспорта (Совещание Министров).

Пунктами 15 и 16 Приложения № 24 к Договору о Союзе¹⁹ было предусмотрено развитие водного транспорта в рамках проводимой скоординированной (согласованной) транспортной политики и заключение государствами-членами международного договора о судоходстве, которым и стало Соглашение о судоходстве 2019 г.²⁰.

Соглашение содержит 14 статей и определяет порядок плавания судов по внутренним водным путям. Из сферы действия Соглашения выведены отношения в области рыболовной, гидрографической, исследовательской и другой деятельности, не связанной с проходом судов по внутренним водным путям²¹. В тексте Соглашения используются такие базовые понятия как «двусторонние перевозки», «капитан», «судно», «судовладелец» и т.д.

Стороны обеспечивают одинаковые условия оказания регулируемых услуг, предоставляемых на внутренних водных путях в соответствии с законодательством государств-членов²². При этом, статья 3 предполагает облегчение и упрощение пограничных, таможенных и иных процедур, действующих в портах, а также обмен информацией о законодательстве государств-членов в области внутреннего водного транспорта и его изменениях²³.

Интересным представляется такой существующий международно-правовой механизм сотрудничества нескольких государств как Расширенная туманганская инициатива (РТИ), основанная в 1991 г. и поддерживаемая Программой развития ООН. РТИ включает в себя 4 государства: Китайская Народная Республика, Республика Корея, Монголия и Российская Федерация, председательствующая в 2021 году. Ключевыми направлениями развития сотрудничества в рамках РТИ утверждены транспорт, энергетика, инвестиции, туризм и окружающая среда.

С целью развития транспортной системы региона, увеличения грузовых и пассажирских потоков в Северо-Восточной Азии в 2010 году был учрежден Транспортный совет РТИ. Сотрудничество в транспортной сфере преследует такие цели как: улучшение транспортно-логистической физической инфраструктуры; упростить процедуры трансграничных перевозок и уменьшить нефизические препятствия; развитие эффективных, безопасных и устойчивых транспортных и логистических услуг; и улучшение беспрепятственного трансграничного и транзитного перемещения пассажиров и грузов²⁴.

Кроме того, Российская Федерация взаимодействует с членами Совета Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР)²⁵ в области морского транспорта. Так, в 1996 г. в Архангельске было подписано Совместное заявление министров транспорта стран Баренцева/Евроарктического региона в области развития транспортной инфраструктуры.

В 1998 г. страны-члены СБЕР подписали Меморандум о взаимопонимании по развитию Баренцевой/Евроарктической транспортной зоны. Основная цель Меморандума заключается в создании интегрированной транспортной системы в том числе по облегчению пересечения границ для граждан, транспортных средств и товаров; по облегчению визового режима; и по развитию инфраструктуры.

¹⁹ Приложение № 24 «Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике» к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года. – [Электронный ресурс]: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Documents/Железнодорожный_транспорт/Приложение_№_24_к_Договору_о_ЕАЭС.docx

²⁰ Соглашение о судоходстве (подписано в г. Алматы 1 февраля 2019 г.), пока еще не вступившее в силу. – [Электронный ресурс]: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01420928/itia_04022019

²¹ Статья 4 Соглашения о судоходстве (подписано в г. Алматы 1 февраля 2019 г.). – [Электронный ресурс]: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01420928/itia_04022019

²² Пункт 5 статьи 2 Соглашения о судоходстве (подписано в г. Алматы 1 февраля 2019 г.). – [Электронный ресурс]: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01420928/itia_04022019

²³ Пункты 7 и 8 статьи 3 Соглашения о судоходстве (подписано в г. Алматы 1 февраля 2019 г.). – [Электронный ресурс]: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01420928/itia_04022019

²⁴ Транспортный совет РТИ – [Электронный ресурс]: <http://www.tumenprogramme.org/?list-1587.html>

²⁵ Является форумом регионального сотрудничества, учрежден в 1993 г. В Совет входит 6 постоянных членов и девять государств имеют статус наблюдателей.

Многосторонние проекты сотрудничества в указанном регионе дополняются также программами взаимодействия на двусторонней основе. Российская Федерация выделяет следующие приоритеты в области развития судоходства в регионе:

- продолжение работы над Совместным транспортным планом Баренцева региона;
- повышение уровня безопасности движения, а также внедрение глобальных спутниковых навигационных систем экстренного реагирования;
- подготовка кадров для предприятий транспортного комплекса, работающих в арктических широтах, включая судоходство;
- усиление взаимодействия рабочих органов СБЕР, отвечающих за вопросы транспорта и туризма²⁶.

Традиционным для Российской Федерации является поддержание устойчивых экономических отношений в рамках Содружества независимых государств (СНГ). Отраслевым органом сотрудничества СНГ в сфере транспорта является Координационное транспортное совещание государств СНГ (КТС СНГ), в составе которого функционирует Совет по-морскому и внутреннему водному транспорту, а также некоторые другие отраслевые Советы.

Документом, закрепляющим сотрудничество между государствами в области транспорта, является Меморандум о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров²⁷.

Меморандум провозглашает одну из следующих целей: содействие развитию международного рынка услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта²⁸.

Кроме того, особое внимание следует обратить на Решение о Приоритетных направлениях сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2030 года²⁹.

Совет государств Балтийского моря (СГБ) является следующей международной организацией, в рамках которой проводятся встречи руководителей отраслевых министерств, а также действует ряд экспертных групп, в т.ч. по морской политике государств.

В ходе V Конференция министров транспорта государств-членов СГБМ в декабре 2012 г. в г. Москве была принята Московская совместная министерская декларация³⁰, провозгласившая усовершенствовании механизмов принятия решений на основе более тесного сотрудничества.

В процессе заседаний стороны обсуждают вопросы повышения эффективности управления регионом Балтийского моря: движение судов; обеспечения безопасности мореплавания; минимизация негативного воздействия на экосистему региона; практическая реализация положений Конвенции МАРПОЛ-74/78.

Исходя из проведенного анализа, считаем возможным сделать следующие выводы:

1. Приоритетом в вопросах унификации режима морской перевозки грузов и пассажиров пользуется Международная морская организация.
2. По направлению внутреннего водного транспорта следует констатировать необходимость продолжения работы по уточнению объема международных обязательств государств, заключивших двусторонние и многосторонние соглашения;
3. Необходимо разработать рекомендации по унификации норм, регламентирующих коммерческую деятельность и портовое обслуживание коммерческих морских судов;
4. Регулирование пассажирских перевозок в международном сообщении представлено, по сути, лишь Афинской конвенцией 1974 г. регулирование в рамках интеграционных объединений отсутствует;

²⁶ Совета Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР). – [Электронный ресурс]: <https://www.mintrans.ru/activities/69/84>

²⁷ Меморандум о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров. – [Электронный ресурс]: <http://www.e-cis.info/page.php?id=25275>

²⁸ Там же.

²⁹ Решение о Приоритетных направлениях сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2030 года. – [Электронный ресурс]: <http://www.cis.minsk.by/reestr/ru/index.html#reestr/view/text?doc=6231>

³⁰ Московская совместная министерская декларация (принята 5 декабря 2012 г. в г. Москва). – [Электронный ресурс]: <https://www.mintrans.ru/documents/8/2843>

5. Слабое регулирование института смешанной перевозки. Так, Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. не вступила в силу. Аналогичным образом Роттердамские правила (Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 г.) не вступили в силу ввиду недостаточного количества государств, ратифицировавших данную Конвенцию. Однако мультимодальные перевозки получают всё большее и большее распространение на практике.

Проведенный анализ демонстрирует необходимость продолжения совместной международной работы по развитию унификации в области международной морской перевозки грузов и пассажиров для целей создания единообразного режима регулирования.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция о режиме судоходства на Дунае (подписана в г. Белград 18 августа 1948 г., вступила в силу 11 мая 1949 г.). – [Электронный ресурс]: <http://docs.cntd.ru/document/1901307>
2. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74) (принята 1 ноября 1974 г. в г. Лондон, вступила в силу 25 мая 1980 г.).
3. Международные правила толкования торговых терминов «Инкотермс 2020». Публикация МТП № 723. Правовой сайт КонсультантПлюс: [Электронный ресурс]: URL: <http://www.consultant.ru/>
4. Меморандум о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров. – [Электронный ресурс]: https://e-cis.info/cooperation/3333/78827/?sphrase_id=30064
5. Соглашение о судоходстве (подписано в г. Алматы 1 февраля 2019 г.). – [Электронный ресурс]: <https://docs.cntd.ru/document/552331002>
6. Двустороннее сотрудничество в области транспорта. – [Электронный ресурс]: <https://www.mintrans.ru/activities/69/72>.

Для цитирования: Комлева А.Л. Защита морской среды Балтийского моря / науч.рук. Ю.С. Цветкова; ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова; Кафедра Международного и морского права // Океанский менеджмент. 2021. № 4(13). С.45-49.

Комлева А.Л.

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

Научный руководитель: Цветкова Ю.С.

*ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова,
Кафедра морского и международного права, старший преподаватель*

ЗАЩИТА МОРСКОЙ СРЕДЫ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

Аннотация. Сохранение окружающей среды является главным ориентиром будущего. Водный путь с древних времён пользовался спросом. Сейчас по дну Балтийского моря экспортируют газ в Европу. В данной статье автор анализирует действующие международные положения, связанные с загрязнением Балтийского моря от прокладки и использования трубопровода, а также рассматривает возможные риски при эксплуатации «Северный поток» и «Северный поток – 2».

Ключевые слова. Балтийское море, загрязнение, Северный поток, Северный поток – 2, Хельсинская Конвенция, Конвенция ЭСПО.

PROTECTION OF THE MARINE ENVIRONMENT OF THE BALTIC SEA

Annotation. The preservation of the environment is the main guideline of the future. The waterway has been in demand since ancient times. Currently, all countries of the world are developing, cooperating with each other and selling their goods and services to each other, including through the world ocean. The world Ocean is the place of residence of fish, animals and plants. That is why the legal regulation of the water space and the aquatic ecosystem is so important.

Keywords. Baltic Sea, pollution, Nord Stream, Nord Stream-2, Helsinki Convention, ESPOO Convention.

В настоящее время все страны мира развиваются, сотрудничают между собой и продают друг другу свои товары и услуги, в том числе и посредством мирового океана.

Мировой океан является местом жительства рыб, животных и растений. Именно поэтому так важно правовое регулирование водного пространства и водной экосистемы.

Вопросы охраны природных ресурсов и рациональности их использования являются приоритетными в мире, как внутри государств, так и в мировом сообществе в целом.

Балтийское море - это область, в которой сотрудничают все государства Балтии. Кроме того, регион Балтийского моря обладает уникальной экосистемой и требует определенной защиты морских ресурсов.

В 1977 году вступила в силу Гданьская Конвенция, которая регулировала рыболовство и сохранение биологических ресурсов.

По инициативе Финляндии в 1974 году была подписана конвенция о защите морской среды района Балтийского моря, известная как Хельсинская конвенция.[1]

Данная Конвенция предусматривает следующие виды загрязнений:

-все виды загрязнений моря с суши;

-в результате отведения сточных вод;

-аварийных выбросов нефти, последствия в результате исследований и эксплуатации морского дна.

Политические изменения в некоторых странах Балтии привели к изменениям в Хельсинкской конвенции. В этот период произошел распад СССР, была восстановлена независимость Латвии, Литвы и Эстонии.

В 1992 году была подписана новая Хельсинкская конвенция. Она внедрила новые методы защиты морской среды. Введено требование о предварительной оценке воздействия инвестиционных проектов на окружающую среду и ограничении выбросов загрязняющих веществ в воду и воздух. Кроме того, у общественности появился широкий доступ к результатам экологических проверок. В настоящее время данная конвенция лежит в основе правового сотрудничества прибрежных государств Балтийского региона.

Стоит отметить, Балтийское море является малосоленым, что в свою очередь, затрудняет разложение загрязняющих веществ, так как, чем ниже уровень солености, тем меньше возможностей для разложения, и полное обновление воды происходит в течение 25-30 лет.

На Потсдамской конференции в 1945 году Тройственный союз принял решение захоронить химическое оружие времен Второй мировой войны в водах Балтийского моря. Со временем содержание опасных веществ в почве и воде не уменьшается, а, наоборот, увеличивается, что может оказать негативное влияние на биологические ресурсы, обитающие в этой местности.

Все прибрежные государства имеют развитую инфраструктуру, значительный процент промышленного производства сосредоточен в этой области.

Загрязнение морской среды – это привнесение человеком, прямо или косвенно, веществ или энергии в морскую среду, включая эстуарии, которое приводит или может привести к таким пагубным последствиям, как вред живым веществам и жизни в море, опасность для здоровья человека, создание помех для деятельности на море, в том числе рыболовства и других правомерных видов использования моря, снижение качества используемой морской воды и ухудшение условий отдыха.[2]

В этом определении дается понятие не только о том, что приводит к загрязнению, но и о том, какие последствия могут возникнуть. Определение, данное в Конвенции ООН по морскому праву, отражено в региональных конвенциях, примером может служить Конвенция 1992 года о защите морской среды Балтийского моря.

Источники загрязнения можно разделить на группы:

-загрязнение с суши;

-загрязнение с судов;

-загрязнение из атмосферы;

-загрязнение в результате захоронения;

-загрязнение в результате разведки и разработки дна и его недр.

Стоит отметить, что наиболее серьезной угрозой для состояния морской среды Балтийского моря являются загрязнение суши, загрязнение нефтью с судов и в результате освоения шельфа, а также в результате подготовительных работ на шельфе и прокладки трубопровода.

В рамках данной научной статьи хотелось бы более подробно остановиться на угрозе загрязнения от прокладки трубопровода «Северный поток» и «Северный поток-2».

Северный поток – это подводный маршрут для экспорта газа в Европу, проходящий по дну Балтийского моря по трассе Выборг (Российская Федерация) – Грайфсвальд (Германия).

Решение о создании газопровода "Северный поток-2" связано с успешным опытом строительства и эксплуатации газопровода "Северный поток". Новый газопровод, как и существующий, напрямую свяжет "Газпром" с европейскими потребителями, а также обеспечит высокую надежность поставок российского газа в Европу.

Так как на дне моря в данной территории захоронены оружия Второй Мировой Войны, то это представляет большую угрозу и является экологическим риском.

Эти трубы опасны не только при прокладке, но и во время эксплуатации. Конечно, перед вводом в эксплуатацию целостность трубопровода будет проверена, включая обнаружение утечек, но даже в этом случае существует потенциальное влияние на гидрологию пресной воды, которое может возникнуть в результате выбросов в почву и воду, что приведет к увеличению содержания донных отложений в поверхностном стоке, а впоследствии приведет к снижению качества воды, её загрязнению и серьезном воздействии на рыбные и растительные организмы, так как многие виды требуют строго определенных условий.

Для того чтобы убедиться в отсутствии существенного воздействия на окружающую среду компания проводит экологический мониторинг.

Такой мониторинг осуществляется на основе пяти национальных программ мониторинга. Каждый из них основан на результатах обширных исследований, проведенных на этапе ОВОС и одобренных национальными природоохранными организациями.

Эти программы следуют 25 параметрам и собирают данные об абиотических, биотических и социально-экономических параметрах для всех пяти соответствующих стран - до, во время и после строительства. Это включает качество воды, донные отложения, подводный шум, популяции птиц, морских млекопитающих, рыбу и рыболовство, объекты культурного наследия, боеприпасы, морское судоходство и окружающую среду на суше.

Фактическое воздействие на окружающую среду во время строительства и эксплуатации контролируется независимыми подрядчиками. Его результаты должны быть переданы национальным природоохранным органам и опубликованы в форме общих годовых отчетов и пресс-релизов.

В дополнение к процедурам, требуемым национальным законодательством соответствующих стран, процесс выдачи разрешений на «Северный поток-2» также включает международные консультации в соответствии с Конвенцией об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Конвенция ЭСПО). Процедура ЭСПО касалась всех стран, которые запрашивали разрешение «стороны происхождения»), и с учетом знаний, полученных в ходе консультаций, были выданы необходимые национальные разрешения.

Согласно Конвенции ЭСПО, каждая из стран, воды которых пересекает трубопровод, является «стороной происхождения». Россия подписала, но не ратифицировала Конвенцию ЭСПО, хотя по российскому законодательству она является стороной происхождения. Страны, которые могут быть затронуты трансграничным воздействием проекта на окружающую среду (в пределах национальной юрисдикции), определяются как «затрагиваемые стороны» в соответствии с конвенцией.

Поскольку проект может затронуть все девять прибрежных государств Балтийского моря (пять сторон происхождения, а также Эстонию, Латвию, Литву и Польшу), все они считаются затронутыми сторонами. Конвенция ЭСПО требует, чтобы стороны происхождения информировали и консультировались с затрагиваемыми сторонами, если планируемая деятельность может оказать значительное воздействие на окружающую среду за пределами национальных границ. Эта процедура началась в 2013 году, когда стороны происхождения представили заинтересованным сторонам информационный документ о проекте.

В апреле 2017 года сторонами были представлены отчеты об оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) и общие отчеты ЭСПО, после чего национальные координационные органы представили эти документы всем заинтересованным сторонам в качестве основы для консультаций с властями и общественностью. Заинтересованным сторонам было предложено прокомментировать проект и соответствующие оценки воздействия.

Компетентные органы каждой из заинтересованных сторон организовывали участие общественности, информационные совещания и другие консультативные мероприятия по докладу ЭСПО в соответствии со своим национальным законодательством.

Основной вопрос, который возникает в связи с эксплуатацией «Северного потока» в свете защиты морской среды Балтийского моря – это вопрос ответственности за загрязнение.

Согласно положениям Конвенции 1982 г., а именно ст. 235, ответственность за обеспечение защиты морской среды Балтийского моря возлагается на государства. При этом, как уже указывалось выше, критерии ответственности, пределы ответственности должны согласно ст. 25 Хельсинкской конвенции 1992 г. быть совместно разработаны всеми прибрежными государствами.

В целом смотреть следует грамм отметить, что на сегодняшний день не существует специального грамм международного-правового регулирования окружающей среды в которое результате эксплуатации газа трубопроводов, т.е. в доступном основном это косвенное международно-правовое регулирование отношений в области защиты морской среды, treaty связанных с обслуживанием газа трубопроводов в шельфе. Этот факт не способствует поддержанию эффективным действиям и развитию защите морской среды от тенденций возможного загрязнения, результаты вызванного нальные реализацией проектов «связано Северный участие поток» и «Северный погаза ток-2».

На этот счёт высказывалась Ежова Т.Г. Она считает, что в рамках ХЕЛКОМ необходимо сформулировать основные требования и критерии, позволяющие обеспечить защиту морской среды от подобного загрязнения и установить более чёткие критерии и пределы ответственности. Так же Ежова Т.Г. предложила дополнить Хельсинкскую конвенцию 1992 г. специальной статьёй, которая могла звучать следующим образом: «Дно Балтийского моря может быть использовано для прокладки трубопроводов, при условии предварительного проведения комплексной оценки воздействия на окружающую среду. В ходе эксплуатации трубопроводов заинтересованные государства обмениваются информацией о состоянии морской среды в районе прокладки трубопровода, а ответственность за поддержание трубопровода в исправном состоянии возлагается на государства-операторов данного трубопровода».[3]

Так же Энн Пауверс и Давид Вандер Цваг считают, что в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года есть положения, которые предусматривают загрязнения из источников на суше, но в то же время они не устанавливают ярко выраженных экологических стандартов в этой сфере.[4]

Безусловно, в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года есть статьи, которые указывают на обязательство государств предусмотреть это положение в своем национальном законодательстве, примером этого может служить п.5 статьи 207, в которой говорится, что государство обязано предусмотреть в положениях своего национального законодательства меры, необходимые для того, чтобы сократить «в максимально возможной степени выбросы токсичных, вредных или ядовитых веществ, в особенности стойких, в морскую среду». В то же время каждое государство само определяет, какими должны быть эти меры и на каком уровне (глобальном, региональном или национальном) следует принять определенные меры. Стоит отметить, что это существенный недостаток данной статьи, поскольку нет четкого стандарта, который определял бы меры, используемые при этом загрязнении.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что каждая из этих конвенций содержит определенные положения о защите экологии вод. В современном мире трубопроводы «Северный поток» и «Северный поток-2» играют важную роль в

формировании экономики и сотрудничестве между государствами, но они также могут нанести непоправимый ущерб экосистеме Балтийского моря. Поэтому мы считаем, что следует принять определенные положения для установления ответственности за ущерб, причиненный морской среде при эксплуатации трубопроводов как в нашей стране, так и на международном уровне. Положения должны содержать нормы, регулирующие возможные риски на всех этапах строительства и использования трубопровода, предусмотреть кто будет нести ответственность за нанесенный ущерб, в том числе учесть акты разграничения ответственности сторон, так же следует установить ответственность соизмеримо виду и размеру нанесенного ущерба. Важность установления положений на международном уровне обуславливается тем, что вода находится постоянно в движение и загрязнение вод на одной территории понесёт за собой возможные последствия для других прибрежных стран. Как сказал норвежский ученый и путешественник Тур Хейердал, «Океан не имеет «национальных вод». Океан непрерывно движется. Можно нанести на карту и поделить между государствами неподвижное морское дно, но не воду над этим дном. Морские течения не считаются с политическими границами».[5]

Пристатейный библиографический список:

- 1.Пальмовский Т. «Стратегии развития Балтийского региона» // Балтийский регион. 2021. Т. 13, № 1. С. 138-152. doi: 10.5922/2079-8555-2021-1-8
- 2.Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. // UN Treaty Series. Vol. 1834, I – 31363. P. 180.
- 3.Ежова Т.Г. «Международно-правовая защита Балтийского моря от загрязнения» - МГЮА // Москва 2014 с.205 URL: <https://www.msai.ru> (дата обращения 10.10.2021)
- 4.Энн Пауверс и Давид ВандерЦваг «Защита морской среды от загрязнения и деятельности на суше: Оценка тенденций глобального и регионального управления» URL: <https://papers.ssrn.com> (дата обращения 10.10.2021).
- 5.Тур Хейердал «Уязвимый океан» - 1978 г.- с.20 URL: <http://lib.ru> (дата обращения: 20.11.2021)
- 6.Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1974 г. [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс»
- 7.Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г. [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
- 8.Приложение I к Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г. URL: http://helcom.ru/helsinki_convention/applications.
- 9.Приложение II к Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г. URL: http://helcom.ru/helsinki_convention/applications.
- 10.Приложение III к Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г. URL: http://helcom.ru/helsinki_convention/applications.
- 11.Приложения IV к Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г. URL: http://helcom.ru/helsinki_convention/applications.
- 12.Приложение VI к Конвенции о защите морской среды Балтийского моря 1992 г. URL: http://helcom.ru/helsinki_convention/applications.
- 13.Приложение VII к Конвенции о защите морской среды Балтийского моря 1992 г. URL: http://helcom.ru/helsinki_convention/applications.
- 14.Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/env_assessment.shtml.
- 15.Никонов, И. А. Влияние «Северного потока — 2» на Балтийское море / И. А. Никонов // Молодой ученый. — 2020. — № 15 (305). — С. 384-394. — URL: <https://moluch.ru/archive/305/68646/> (дата обращения: 13.11.2021).
- 16.Nord Stream 2 Проектная документация для строительства газопровода «Северный поток — 2» URL <https://www.nord-stream2.com/ru>

Для цитирования: Скрынник А.М. Униформология в системе морского транспортного образования СССР и Российской Федерации: историко-правовой аспект // Океанский менеджмент. 2021. № 4(13). С. 49-55.

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*

УНИФОРМОЛОГИЯ В СИСТЕМЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ СССР И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ИСТОРИКО- ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Аннотация. Проведено краткое исследование исторической ретроспективы и современного состояния правового регулирования по введению форменной одежды обучающимся в мореходных учебных заведениях торгово-транспортной направленности СССР и Российской Федерации. Приведено основное описание и нормы положенности форменной одежды, а также правила ношения форменной одежды и знаков различия на ней. Сделан краткий вывод о значении введения форменной одежды и знаков различия на ней и предложены пути совершенствования и унификации нормативных правовых актов, принятых в Российской Федерации, в этом направлении деятельности

Ключевые слова. Униформология, мореходное образование, СССР, Российская Федерация, форменная одежда, описание форменной одежды, знаки различия на форменной одежде, ученики, обучающиеся, юнги, курсанты, студенты

UNIFORMOLOGY IN THE SYSTEM OF MARITIME TRANSPORT EDUCATION OF THE RUSSIAN FEDERATION: HISTORICAL AND LEGAL ASPECT

Annotation. A brief study of the historical retrospective and the current state of legal regulation on the introduction of uniforms to students in maritime educational institutions of trade and transport orientation of the USSR and the Russian Federation is carried out. The main description and norms of the position of uniforms, as well as the rules for wearing uniforms and insignia on it, are given. A brief conclusion is made about the significance of the introduction of uniforms and insignia on it and the ways of improving and unifying regulatory legal acts adopted in the Russian Federation in this area of activity are proposed

Keywords. Uniformology, maritime education, the USSR, the Russian Federation, uniforms, description of uniforms, insignia on uniforms, students, students, cabin boys, cadets, students

Униформология (от лат. *uniformis*, *unis* – «одна, единая», *forma* – «форма»; и от греческого - *λογία* – «слово, учение») – вспомогательная историческая дисциплина, изучающая историю возникновения и развития, а также характерные особенности служебной и иной формы одежды, знаков различия на ней. В настоящее время область применения униформы вышла за рамки государственных учреждений. Свою униформу стремится иметь каждая солидная фирма, каждое приличное учебное заведение. Науке об униформах современной России еще только предстоит сформироваться, но будущее ей предстоит большое[1].

Форменная одежда (униформа, форма, форма одежды, форменное обмундирование, далее форма) – это комплект одежды, предназначенный для ношения отдельными категориями работников, государственных гражданских служащих, военнослужащих и сотрудников правоохранительных органов, а также обучающихся (студентов, курсантов, слушателей). Разработка, введение и правила ношения формы должны устанавливаться (для тех, кому это вменено) нормативными правовыми актами (законодательством, иными нормативными правовыми актами) или ведомственными (Положениями о них) нормативными актами, во исполнение законодательства (акта обладающего большей юридической силой).

Нормативными правовыми актами на форме обязательно устанавливается ношение как конкретно определенных знаков различия – знаков идентификации (нарукавных, наплечных, петличных и иных), так и их совокупности (нарукавные и наплечные; нарукавные и петличные; петличные и наплечные и др.) Например, нарукавные: по занимаемой должности (работники морского транспорта); наплечные: по присвоенному классному чину (государственные гражданские служащие), по присвоенному воинскому званию (государственные служащие, имеющие статус военнослужащих) или присвоенному специальному званию (государственные служащие, имеющие статус сотрудников правоохранительных органов), по присвоенному дипломатическому рангу (государственные гражданские служащие, имеющие статус сотрудников дипломатических представительств и консульских учреждений).

На форме нормативными правовыми актами устанавливается ношение знаков отличия: государственных и ведомственных наград, ведомственных знаков отличия, знаков об окончании учебных заведений, спортивных и иных знаков.

Предназначение формы, в отличие от специальной одежды, состоит не в предотвращении или уменьшении воздействия на работников (служащих) вредных или опасных производственных и иных факторов, а также не в защите от загрязнения. Форма предназначена содержать и доводить до сведения окружающих наглядную информацию о принадлежности работника (служащего) или обучающегося к конкретной организации (министерству, службе, агентству, предприятию, учреждению) и его должностное положение в ней. Более того, форма должна выполняться в единой цветовой гамме: черная, синяя, белая и др. и не допускать эклектику: смешение предметов форменной одежды с предметами гражданского платья, форменной одежды, установленной для разных ведомств (служб). Как правило, форма должна выдаваться бесплатно, или приобретаться, имеющими право, либо обязанность на ее ношение, со скидкой. Благодаря форменной одежде личности идентифицируются, их значение оценивается, правила поведения предугадываются[2].

Исторически сложилось, что одежда, служащая для обозначения определенного рода деятельности, начинает использоваться почти сразу после распространения этих родов деятельности. Форма указывает на профессиональный статус и служебные функции и вместе с тем содержит в себе признаки власти, положения в иерархии, подчеркивая, что ее носитель не является только частным лицом. Можно разделить три условных типа профессиональной формы: функционально необходимая (форма одежды инспекторов госпожнадзора); функционально утилитарная (форма одежды работников прокуратуры); функционально символическая (капитан и командный состав морского (речного) судна). Форма — это больше чем одежда, больше чем метка социального положения или профессии. Тип и вид формы является решающим в восприятии статуса ее носителя.

Законодатели по форме одежды во все времена отдавали предпочтение военной службе, как наиболее тяжелой, но в тоже время особо почитаемой в обществе и с учетом этого — престижной. Поэтому, форма одежды военнослужащих должна существенно отличаться (выделяться) от формы других госслужащих, работников и обучающихся. Форма и знаки различия, устанавливаемые для гражданских ведомств, государственных гражданских служащих и служащих правоохранительных органов не должны быть сходны или подобны с формой одежды и знаками различия военнослужащих. За незаконное ношение форменной одежды со знаками различия, с символикой государственных военизированных организаций, правоохранительных или контролирующих органов статьей 17.12 Кодекса РФ об административных правонарушениях (ФЗ-195, 2001 г.) предусмотрена административная ответственность в виде штрафа с конфискацией форменной одежды, знаков различия, символики государственных военизированных организаций, правоохранительных или контролирующих органов[2].

Приказом ММФ СССР от 24.12.1980 г. № 275 было введено «Положение о порядке выдачи, носки предметов вещевого довольствия курсантов высших инженерных морских, мореходных и арктического училищ минморфлота». Это был последний приказ по установлению форменной одежды курсантов мореходных учебных заведений минморфлота, принятый в СССР. Указанным приказом было отменено ранее действовавшее Положение о вещевом снабжении учащихся учебных заведений ММФ от 9 мая 1950 г., а студентам Одесского института инженеров морского флота были установлены нормы выдачи и описание форменной одежды, определенной для рядового состава приказом ММФ от 8.07.1977 г. №139-пр. Приказом определялось, что право на бесплатное получение форменного обмундирования у курсантов наступало с момента их зачисления в список курсантов. В случае утраты или порчи форменного обмундирования по вине курсанта, последний привлекался к дисциплинарной ответственности и с него взыскивалась стоимость утраченного или испорченного обмундирования.

Приложением № 4 к приказу было дано Описание форменной одежды и знаков различия курсантов высших морских, мореходных и арктического училищ. В отличие от прежних лет, когда курсанты учебных заведений ММФ не носили наплечных знаков различия (1944-1980 г.г.), этим приказом вводятся поперечные наплечные знаки различия в виде прямоугольника размером 6,5 на 5 см. По периметру наплечные знаки окантовывались желтым кантом шириной 0,4 см. На черном (синем) поле наплечного

знака на расстоянии 0,5 см от окантовки желтой краской наносилось слово «МОРФЛОТ». Над словом «МОРФЛОТ» располагался вымпел морского флота СССР красного цвета с золотистыми перекрещенными серпом и молотом в крыже вымпела. Наплечные знаки нашивались на плечевых швах шинелей, бушлатов, фланелевок и форменок белого цвета (поле погончика – белого цвета), словом «МОРФЛОТ» к шву втачки рукава.

В связи с тем, что красный вымпел ММФ стал обозначаться на наплечных знаках, изменился нарукавный знак курсантов высших учебных заведений ММФ (в дальнейшем – ВУЗ). Вместо красного вымпела ММФ на нарукавном знаке курсантов ВУЗов стал изображаться адмиралтейский якорь, перевитый якорным канатом золотистого цвета (как у курсантов средних морских учебных заведений – в дальнейшем СУЗ), над ним писалось сокращенное название ВУЗа, СУЗа ММФ (ЛВИМУ, РМУ и т.д.).

Предметы обмундирования остались прежними: шинель двубортная суконная черная; бушлат двубортный суконный черный; фланелевка суконная темно-синяя; форменка белая с синим отложным воротником; 10 брюки суконные черные; рабочий костюм хлопчатобумажный (рубашка и брюки) синего цвета; фуражка шерстяная черная; фуражка летняя с 2-мя белыми чехлами; шапка ушанка цигейковая черного цвета; воротник форменный синий с 3-мя белыми полосками; тельняшка с темно-синими и белыми полосками; ботинки или полуботинки хромовые на кожаной подошве черного цвета; ботинки рабочие черного цвета; перчатки полушерстяные черные; перчатки белые; галстук суконный черный; ремень поясной форменный черной кожи с бляхой с изображением адмиралтейского якоря; нарукавный знак различия по принадлежности к морскому учебному заведению и курсу обучения; наплечный знак различия по принадлежности к морскому флоту СССР (для отличия от речного флота и флота рыбной промышленности); эмблема на головной убор.

Правила ношения форменной одежды, введенной приказом ММФ от 24.12.1980 г. № 275, были определены приказом Главного управления кадров, учебных заведений и социального развития ММФ от 28.02.1983 года № 139.

Приказом Главного управления кадров, учебных заведений и социального развития ММФ от 16.11.1989 г. были утверждены новые «Правила внутреннего распорядка и организации службы в высших морских, высших мореходных, мореходных и арктическом училищах министерства морского флота». Пунктом 33 Главы V «Форма одежды курсантов» правил, предписывалось, что курсанты носят на предметах форменной одежды наплечные и нарукавные знаки различия по образцам и описаниям, установленным приказом ММФ от 24.12.1980 г. № 275 и в соответствии с правилами, изложенными в Памятке курсанту от 1983 г.

Следует отметить, что к концу 1991 г. в системе учебных заведений ММФ и Государственного комитета СССР по профессионально-техническому образованию осуществляли образовательную деятельность в сфере подготовки плавательных составов морских судов и берегового состава для морского транспорта: 5 высших учебных заведений (ГМА имени С.О. Макарова, ДВГМА, ОГМА, НВИМУ, ОИИМФ); 14 средних специальных учебных заведений (11 мореходных училищ, Ленинградское арктическое училище, Чарджоуский речной техникум и Совгаванский вечерний судостроительно-судоремонтный техникум); 15 школ мореходного обучения, находившихся в ведении морских пароходств и 16 ПТУ и ТУ, находившихся в ведении Государственного Комитета СССР по профессионально-техническому образованию[7].

Для учащихся ПТУ и ТУ, находившихся в ведении Государственного Комитета СССР по профессионально-техническому образованию, но готовивших кадры для морского флота также была установлена форма одежды морского образца. Например, ПТУ-17, ПТУ-14 и ТУ-1 в г. Одесса.

Исторический этап мореходного образования СССР и установленной курсантам формы со знаками различия обучающихся закончился с 01.01.1992 г., после выхода приказа минморфлота от 04.12.1991 г. № 75 «Об упразднении министерства морского флота СССР».

После провозглашения независимости Россией 12.06.1991 г. и упразднения ММФ СССР с 01.01.1992 года, форменная одежда курсантов морских учебных заведений вплоть до 2013 г. не претерпела существенных изменений. За исключением наплечных знаков различия – вместо красного вымпела ММФ СССР на них стал изображаться

адмиралтейский якорь золотистого цвета, перевитый якорным канатом золотистого цвета или флаг России – бело-сине-красного цвета (*приказ правопреемника ММФ – минтранса России по этим изменениям не издавался*). Все морские учебные заведения разработали свои эмблемы, которые стали носиться курсантами и командным, и преподавательским (административным) составом на левом рукаве морской форменной одежде.

В то же время, в связи с отсутствием финансирования и удорожанием полного комплекта обмундирования, некоторые морские учебные заведения разработали собственные Образцы форменного обмундирования и Правила их ношения, и утвердили их локальными актами. Но они существенно отличались от формы, предусмотренной к выдаче и носке приказом ММФ № 275, 1980 года. Например, приказом начальника Ростовского морского колледжа им. Г.Я. Седова от 19.05. 2000 г. № 61-п была фактически утверждена новая форма одежды (*без должных на то правовых оснований*). Основа этой формы, как и в прежние времена, была заимствована у военнослужащих ВМФ РФ. Курсантам морского колледжа предписывалось носить: куртку черного цвета с накладными нагрудными карманами и 2-мя прорезными на молнии со съемными погонами; брюки черного цвета с гульфиком (в отличие от суконных, полушерстяных с клапаном); вместо фуражки – пилотка черного цвета по образцу Военно-Морской, но без белых кантов (выпушек) по верху пилотки; куртка зимняя черная (демисезонная синяя), с плечевыми шлевками для крепления погон (наплечных знаков различия) по образцу военной авиации; рубашка белого (кремового) цвета со шлевками для крепления на ней погон (по образцу командного состава); кокарда штампованная военно-морская в виде овала из расходящихся лучей, в центре которого помещен адмиралтейский якорь, для крепления на головных уборах. Были введены съемные погоны с полем черного цвета и с изображением на них: в нижней части золотистой буквы «К», в верхней части золотистого адмиралтейского якоря, перевитого золотистым якорным канатом и разреза для малой пуговицы морского образца с изображением якоря, а также выпушкой белого цвета по краям погона, за исключением нижнего. На погонах старшинского состава дополнительно размещалось изображение знаков различия младшего начальствующего состава, от 1 до 4 узких полосок золотистого цвета с квадратной петлей сверху. Изображение буквы, якоря, знаков различия старшинского состава были выполнены из полихлорвинила, методом штампования[3].

В 2012 г., был принят ФЗ РФ за № 273 «Об образовании в РФ». Пунктами 4 и 5 статьи 38 Закона, предписывалось, что образцы и описание форменной одежды обучающихся федеральных государственных образовательных организаций, реализующих образовательные программы по специальностям и направлениям подготовки в области подготовки плавательных составов морских судов, судов внутреннего водного плавания, правила ношения форменной одежды и знаки различия устанавливаются учредителями указанных образовательных организаций, если иное не установлено законодательством Российской Федерации. Обеспечение форменной одеждой и иным вещевым имуществом (обмундированием) обучающихся федеральных государственных образовательных организаций, осуществляется по нормам и в порядке, которые определяются их учредителями. На основании и во исполнение ст. 38 ФЗ-273, 2012 г. «Об образовании в РФ» и постановления Правительства РФ от 2004 г. № 371 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта (далее, Росморречфлот), был издан приказ руководителя Росморречфлота от 5.12.2013 г. № 84 «Об утверждении формы одежды, правил ее ношения, знаков различия, норм и порядка обеспечения вещевым имуществом (обмундированием), в том числе форменной одеждой, обучающихся федеральных государственных образовательных организаций, подведомственных Федеральному агентству морского и речного транспорта, реализующих образовательные программы по специальностям и направлениям подготовки в области подготовки плавательных составов морских судов и судов внутреннего водного плавания».

Приказом № 84, 2013 г. предписывается установление обучающимся формы с наплечными и нарукавными знаками различия. Установленные нормы вещевого довольствия предусматривают как выдачу обучающимся ранее введенных предметов формы одежды, так и вновь учреждаемые. Введенная приказом форма обучающимся сохранила некоторую преемственность флотских традиций.

Следует также отметить, что приказом Министерства науки и высшего образования РФ от 26 июля 2019 г. № 538 «Об установлении образцов и описания форменной одежды, правил ношения форменной одежды и знаков различия, определения нормы и порядка обеспечения форменной одеждой обучающихся федеральных государственных образовательных организаций, подведомственных Министерству науки и высшего образования Российской Федерации, реализующих образовательные программы по специальностям и направлениям подготовки в области подготовки плавательных составов морских судов и судов внутреннего водного плавания» и приказом Министерства транспорта РФ от 26 апреля 2021 г. № 138 «Об установлении образцов и описания форменной одежды, знаков различия, определении норм и порядка обеспечения форменной одеждой и иным вещевым имуществом обучающихся подведомственного Министерству транспорта Российской Федерации федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования "Российский университет транспорта", реализующего образовательные программы по специальностям и направлениям подготовки в области подготовки плавательных составов морских судов и судов внутреннего водного плавания, а также об установлении правил ношения ими форменной одежды и знаков различия», установлена форма одежды, аналогичная форме одежды, установленной приказом руководителя Росморречфлота от 5.12.2013 г. № 84, но с некоторыми незначительными отличиями.

Примечание:

Первое. В учебных заведениях по подготовке кадров плавсостава и берегового состава форменная одежда и знаки различия впервые были введены в 1781 г. высочайшим Указом императрицы Екатерины II ученикам «Мореходной школы» в городе Холмогорах Архангельской губернии и в 1851 г. ученикам мореходов, готовящим кадры для Российско-Американской компании. Затем форменная одежда и знаки различия учащимся мореходных учебных заведений вводилась в 1901, 1903, 1904 (изменения) и в 1910 г.г. Основными знаками различия на форменной одежде были наплечные знаки в виде продольных погончиков с установленной эмблемой обучающихся для судоводителей, и, в дальнейшем для обучающихся на судомехаников[5-11].

Второе. После реформирования мореходных училищ и мореходных школ, созданных в Российской империи, в техникумы водного транспорта, в СССР учащимся вводилась судовая и не судовая форменная одежда со знаками различия в 1925, 1935 и 1936 гг.[4]. Основными знаками различия на форменной одежде были нарукавные.

Третье. Поворотной вехой в деле подготовки кадров и введения форменной одежды стали: постановления ГКО от 5.10.1943 г. № 4255 и приказ НКМФ от 10.07.1944 г. № 301, предписывающее введение формы одежды для учеников Ремесленных училищ, школ ФЗО, Школ мореходного обучения морского флота и судовая для воспитанников-юнг и вне судовая для Школ юнг; от 5.03.1944 г. №5311, предписывающее введение формы одежды для курсантов высших мореходных и мореходных училищ по образцу формы одежды курсантов военно-морских училищ, за исключением некоторых знаков различия (погоны и погончики). Основными знаками различия на форменной одежде были нарукавные.

В период с 1980 по 1991 гг., в нормы положенности курсантов вместо нарукавных были введены к ношению на форме одежды наплечные поперечные знаки различия в виде погончиков с обозначением принадлежности к Морфлоту СССР.

Четвертое. Форменная одежда, знаки различия и отличия, носимые на ней, были и являются по настоящее время не только идентифицирующими признаками, но есть и будут оставаться важным стимулом престижности морской службы (работы на морском транспорте), как в должностях плавсостава, так и береговых структурах.

Краткие выводы:

а) несмотря на то, что постановление ГКО-5311, 1944 г. и приказ минморфлота от 4.09.1968 г. за № 1325 «Об утверждении Положения о высших инженерных морских, мореходных и арктическом училищах министерства морского флота» (с изменениями от 1979 г.), до настоящего времени не отменены, «курсанты» в приказе Росморречфлота от 5.12.2013 г. № 84, почему-то переименованы в «обучающихся»;

б) приказом руководителя Росморречфлота от 5.12.2013 г. № 84 не учтены некоторые особенности эволюционного развития униформологии, в частности *наплечные знаки различия, введенные для курсантов морских учебных заведений, повторяют знаки различия секретаря государственной гражданской службы 3 класса, введенные приказом минтранса России от 30.06. 2017 г. № 250*. Поэтому, с учетом преемственности в системе введения формы одежды и знаков различия на ней обучающимся плавательских специальностей морского и речного флота, имеет здравый смысл внесения изменений в приказ Росморречфлота от 5.12.2013 г. № 84, приказ Министерства науки и высшего образования РФ от 26 июля 2019 г. № 538 и приказ Министерства транспорта РФ от 26 апреля 2021 г. № 138, путем введения на наплечные знаки различия – погончики с изображением на них эмблемы морского и речного флота – скрещенных морского адмиралтейского и речного четырехлапного якоря, т.к. подготовку плавсостава они осуществляют именно для работы на этих судах.

С учетом издания приказа Росморречфлота от 5.12.2013 г. № 84, приказ минморфлота № 275 1980 г. необходимо отменить;

в) приказом руководителя Росморречфлота от 5.12.2013 г. № 84 ношение курсовых знаков по годам обучения определено на левом рукаве форменной одежды ниже официально установленной эмблемы Росморречфлота. В то же время, установлено ношение учрежденной самими учебными заведениями «эмблемы учебного заведения» на правом рукаве форменной одежды. *Получается, что учащиеся проходят обучение в Росморречфлоте, а не в конкретном учебном заведении, подведомственном Росморречфлоту*. С учетом проведенного исследования введения знаков различия по принадлежности к учебным заведениям, их ношение устанавливалось на левом рукаве форменной одежды курсантов мореходных училищ. Поэтому, в целях правопреемства и продолжения флотских традиций имеет здравый смысл внесения изменений в приказ Росморречфлота от 5.12.2013 г. № 84 путем введения нормы о перенесении ношения эмблемы учебного заведения на левый рукав форменной одежды (а ниже ее - курсовые знаки), а эмблемы Росморречфлота – на правый.

Пристатейный библиографический список:

1. Мельцын М.О. Вспомогательные исторические дисциплины: учеб. пособие. - СПб.: Петербургский институт печати, 2006.
2. Скрынник А.М. Правовая регламентация порядка установления форменной одежды госслужащим и работникам морского транспорта России//Транспортное дело России, №4 (101), 2012, стр. 117-119.
3. Скрынник А.М. Правовое регулирование порядка соблюдения и ношения морской форменной одежды работниками морского транспорта (учебное издание). Учебное издание. Ростов-на-Дону: ЛаПО, 2002.
4. Скрынник А.М. Система морского транспортного образования в Российской империи и СССР: краткий историко-правовой аспект//Океанский менеджмент, №3(8), 2020, стр. 38-45
5. Бурсин К.М., Попов Г.П. Старейшее мореходное. Краткий исторический очерк Архангельского мореходного училища. Северо-Западное книжное издательство, 1976, стр.18.
6. Доценко В.Д. Морской костюм: история и традиции. XVIII – XX века. С-Пб; 1999.
7. Сборник узаконений, касающихся торгового мореплавания.- СПб.: Издание Добровольного флота, 1898-2. 388, VIII с.//www.naukarava.ru
8. Об утверждении описания и рисунка форменной одежды для учеников мореходных учебных заведений, состоящих в ведомстве Министерства финансов. Россия: М-во финансов, 2 с., 1 л. ил., 1901, Санкт-Петербург//Российская национальная библиотека
9. Описание и рисунки форменной одежды для учеников мореходных учебных заведений ведомства Главного управления торгового мореплавания и портов 8 с., 1903, Санкт-Петербург//Российская национальная библиотека
10. Описание и рисунки форменной одежды учеников мореходных и для подготовки судовых механиков торгового флота учебных заведений от 25.11.1910 г. Россия. Главное упр. торгового мореплавания и портов Министерства торговли и промышленности 8 с., 1910, Санкт-Петербург//Российская национальная библиотека

Для цитирования: Сонин Ф.С. Блокировка Суэцкого канала: авария контейнеровоза «Эвер Гивен» / Науч.рук. Ю.С. Цветкова; ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова; Кафедра Международного и морского права // Океанский менеджмент. 2021. № 4(13). С. 56-60.

Сонин Ф.С.

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

Научный руководитель: Цветкова Ю.С.

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

БЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА: АВАРИЯ КОНТЕЙНЕРОВОЗА «ЭВЕР ГИВЕН»

Аннотация. Суэцкий канал является важнейшим транспортным путем между Индийским океаном и акваторией Средиземного моря Атлантического океана. Он оказал немедленное и неоценимое влияние на мировую торговлю, пронося миллиарды долларов в год. Однако, инцидент произошедший с судном «Эвер Гивен» создал блокировку движения на канале, что нанесло колоссальные убытки и выявило определенные правовые недочеты в области регулирования и эксплуатации канала. В представленной статье рассматривается данный случай в фокусе международного права и выявляются основные пробелы, влияющие на эффективное развитие данной области, в политико-правовых и экономических направлениях.

Ключевые слова. Судходный канал, судно, блокировка, авария, администрация, Суэцкий канал, Эвер Гивен.

OBSTRUCTION OF THE SUEZ CANAL: THE ACCIDENT OF THE CONTAINER SHIP «EVER GIVEN»

Annotation. The Suez Canal is the most important transport route between the Indian Ocean and the Mediterranean Sea of the Atlantic Ocean, and has had an immediate and invaluable impact on world trade, carrying billions of dollars a year. However, the incident with the ship "Ever Given" created a traffic block on the canal, which caused colossal losses and revealed certain legal deficiencies in the regulation and operation of shipping canals. The presented article examines this case in the focus of international law and identifies the main gaps that affect the effective development of this area in political, legal and economic directions.

Key words. Navigable canal, ship, blockage, accident, administration, Suez Canal, Ever Given.

Суэцкий канал был открыт в далеком 1869 году, и с этого времени стал крупнейшим судходным каналом в мире, ключевым транспортным проходом между Евразией и Африкой. 12% мировой торговли приходится на Суэцкий канал [1].

Низкий уровень юридической техники в области международного (международного морского) права в тот период, а также нестабильная политическая обстановка в Египте значительно сказались на установлении правового регулирования за судходным каналом. Лишь в 1888 году в Константинополе на конференции была одобрена и принята Константинопольская конвенция об обеспечении свободного пользования Суэцким каналом 1888 года. Ключевым принципом, который лег в основу был – «Свободное пользование» - то есть Морской Суэцкий канал как в военное, так и в мирное время будет всегда свободен и открыт для всех коммерческих и военных судов без различия флага [2]. И из данного фундаментального принципа, вытекают уже другие руководящие начала из международного права, в том числе и морского права - недопущение дискриминации, равенство государств флага, взаимное уважение, право мирного прохода и т.д. Оперирующей целью разработки конвенции было создание определенной системы, призванной гарантировать всем государствам свободное плавание по каналу и регламентирование такого процесса.

С обретением Египта независимости в 1956 году канал был полностью национализирован. 24 апреля 1956 году правительство Египта приняло Декларацию по Суэцкому каналу, которая была зарегистрирована в Секретариате ООН как международное соглашение [3]. В наши дни правовой режим Суэцкого канала определяется двумя нормативными актами – Конвенцией 1888 года и Декларацией от 24

апреля 1957 года «о Суэцком канале и мероприятиях по его эксплуатации», по которой учреждается Администрация Суэцкого канала.

По своей правовой природе Администрация Суэцкого канала – уникальное учреждение. Представляет собой независимый государственный орган, при этом основано как юридическое лицо (Акционерное общество) с финансовой и юридической автономией, и правом нормотворчества. Органом управления Администрации является совет директоров. Он состоит из 14 человек, включая председателя и управляющего директора. Их всех назначает президент республики в особом указе, также он наделен правом смещать членов совета директоров так и председателя, и уполномоченных администраторов.

Администрация - это единственное юридическое лицо в мире, деятельность которого регулируются собственным уставом, двумя национальными законами и двумя международными договорами.

Однако даже в таких обширных нормативно-правовых актах, полномочия Администрации определены не столь конкретно. Что проявляется в аварийных ситуациях как с контейнеровозом «Эвер Гивен».

Ввиду, небольшой ширины канала по дну крупные встречные морские суда не могут свободно расходиться в любой точке канала. Для этого через каждые 10 км построены специальные расширенные участки канала. Но даже и на этих участках одному из встречных судов приходится швартоваться к берегу.

Таким образом 21 марта 2021 года и произошла авария контейнеровоза «Ever Given» и последующая блокировка канала на неопределенный срок. Данное судно, следовавшее из Малайзии в Голландию, попыталось развернуться поперёк канала и село на мель, застряв носом и кормой в берегах.

Ввиду перекрытия канала уже на шестой день в очереди оказалось свыше 450 судов. Первая попытка вытаскивание судна на буксире провалилась. Поэтому дальше осуществлялись работы по углублению дна с помощью земснарядов. Далее, шла уже совместная работа экскаваторов и буксиров. 27 марта удалось сдвинуть нос судна. 29 марта с приливом оно было успешно снято с мели и отбуксировано. Навигация началась, караваны, находящиеся внутри канала, начали буксировать при помощи лоцманов; 30 марта у северного и южного входов в канал ожидали прохода порядка 400 судов. И только 3 апреля 2021 года движение в судоходном канале было успешно возобновлено.

Расследование по данному инциденту было начато незамедлительно. Была собрана специальная комиссия - специалист по морскому праву, член администрации канала, инженер и специалист по компенсациям. Приводились разные причины произошедшей аварии: от погодных условий, до технических сбоев и человеческих факторов. Даже имели место бытовые причины - ссора между египетскими лоцманами, нанятыми Администрацией Суэцкого канала. Версия была представлена во время судебного разбирательства между Администрацией Суэцкого канала и представителями от Ever Green. С их одобрения Ever Given вошел в канал в штормовых условиях, когда скорость ветра, по свидетельствам моряков других судов, доходила до 40-50 узлов. По крайней мере четыре близлежащих порта уже закрылись из-за шторма, а днем ранее капитан газовоза, отплывающего из Катара, решил отложить транзит [4].

Через несколько миль транзита по каналу при сильном ветре сработал эффект парусности, и Ever Given начало опасно разворачивать с левого борта на правый и обратно. В ответ первый лоцман Администрации приказал рулевому резко повернуть направо, а затем резко налево. Огромный корпус Ever Given реагировал так долго, что к тому времени, как он начал двигаться, курс снова нужно было корректировать. Когда второй лоцман возразил, они начали спорить, и не согласованность действий привела к аварии. Увеличение мощности должно было придать Ever Given большую устойчивость перед лицом шторма, но оно же привело к появлению нового фактора - принципа Бернулли. Из-за перепада давления воды на корпус контейнеровоз неуклонно сдвигался к берегу, пока не уткнулся в него носом. В качестве доказательства роли лоцманов в аварии судна юрист, представляющий интересы судовладельца, представил суду записи с регистратора данных рейса Ever Given. Администрация Суэцкого канала отрицало, что ее лоцманы несут ответственность за случившееся, и пыталось возложить вину за аварию на судно его команду.

Блокировка Суэцкого канала вызвала международный коллапс в области грузоперевозок и транспортировки, обходившийся по оценкам экспертов мировой торговле в 400 млн долларов в час [5]. Суммарно за период блокировки в 58 миллиардов долларов. 25% составляют упущенная выгода Администрации канала. Представитель Администрации канала заявил, что им положена компенсация за упущенную прибыль, аренду и использования транспорта для снятия с мели контейнеровоза. Также было добавлено, что Администрация считает себя пострадавшей стороной; было добавлена оговорка о том, что именно Администрация как юридическое лицо считает себя потерпевшим, а не Египетская Республика.

14 апреля 2021 г. Исмаильский экономический суд, подведомственный Администрации канала, вынес приговор владельцу судна Ever Given и обязал выплатить штраф в размере 900 млн долларов. Постановление предусматривало конфискацию судна в случае отказа владельца от выплаты компенсации. Контейнеровоз вместе с грузом был задержан в Большом Горьком озере 15 апреля 2021 г.

Переговоры между страховщиками, операторами, представителями компании и властями Суэцкого канала затягивались и заходили в тупик. Страховщики контейнеровоза Ever Given, британский клуб взаимного страхования TT Club и UK P&I, упорно отстаивали виновность капитана судна в данном инциденте и требовали снять арест с судна. Они сделали следующее заявление: «Чрезвычайно важно уточнить, что, хотя капитан несет полную ответственность за судно, навигация по транзитному каналу в составе конвоя контролируется лоцманами Суэцкого канала и службами управления движением судов SCA. Такой контроль включает скорость транзита и наличие буксиров сопровождения» [6].

В международной практике предусмотрено, что в случае происшествия, страховщик или владелец вносит залог перед местными властями в обмен на разрешение судну продолжить плавание. И только после этого стороны договариваются о финансовой компенсации. Однако, власти канала поступили иначе. Они затребовали возмещение на сумму более 300 миллионов долларов только за «потерю репутации». Такие требования судовладелец признал необоснованными. И действительно, резкое решение арестовать судно вместе с грузом без каких-либо возможностей для выгрузки, выставляет Администрацию канала, как одну из центральных учреждений в мировом судоходстве, с непрофессиональной стороны; её представители выглядят некомпетентными в вопросах разрешения споров, связанных с морскими перевозками и навигацией.

В середине мая Администрация согласилась уменьшить сумму компенсации до \$550 млн с условием, что \$200 млн будут выплачены сразу, а оставшиеся \$350 млн поступят позднее в виде банковских аккредитивов [7]. 6 июля 2021 года суд египетского города Исмаилия по экономическим делам постановил снятие ареста на судно. А на следующий день контейнеровоз снялся с якоря и начал движение на север после того, как владельцы и страховщики судна пришли к мировому соглашению с администрацией Суэцкого канала о компенсации за срыв судоходства и буксировку контейнеровоза [8].

Ввиду некомпетентности представителей Администрации, значительной роли её лоцманов в аварии, непонятным ходом расследования, владельцы судна справедливо могли отказаться от выплаты компенсации, и не подписывать мирового соглашения. Они также имели право требовать справедливого и независимого разбирательства, либо обратиться с жалобой в международные судебные органы.

В прошлом грузовые суда и раньше застревали в Суэцком канале, были и масштабнее аварии. Например, затопление египетского судна вблизи Исмаилии. Однако данный случай интересен тем, что процесс устранения был очень долгий, чем вызвал колоссальные экономические потери, также такой процесс указал на значительные правовые недочеты в режиме Суэцкого канал, и его технические проблемы. И действительно ни в Конвенции 1888 года, ни в национальных законах. Египта не сказано о таких процессах как оказание помощи судна при аварии, распределении понесенных расходов и уместны ли они вообще; хоть в Конвенции и устанавливается всяческое содействие судам при проходе по Суэцкому каналу, но при этом не учитывается никаких положений и регламента в действиях при аварии, обязанности оказать помощь или не оказывать, финансовой компенсации, возложении ответственности за экологическое

загрязнение при такой помощи. Ввиду этого, напрашивается вывод что Конвенция представляет собой больше дипломатический акт, нежели правовой.

Также ни в национальном законодательстве Египта о правовом положении Суэцкого канала, ни в международных договорах не указано уполномочена ли Администрация канала арестовывать судно с грузом, заявлять требования о компенсации, проводить расследования с экспертным заключением. На какой правовой базе основывались действия Администрации, если она имеет особый правовой режим? Ни противоречат ли действия Администрации конвенции 1888 года в части принципа свободы судоходства.

Конвенция 1888 года конечно предполагает отказ в предоставлении права прохода, если судно нарушает требования Конвенции. Но здесь имеется если судно еще не зашло в воды канала. Ever Given учел все требования и получил право прохода. При этом, если канал имеет особый правовой режим и является международным, то правомерно ли участие в расследование только одной экспертной комиссии от Администрации, и не должно ли быть такое расследование гласным, открытым, и с участием международных экспертов? Международной общественности необходимо объективно понимать весь объем полномочий Администрации, где идет уже конкретное злоупотребление своим правом, именно в части административного регулирования.

Данный инцидент во всю продемонстрировал не только проблемы с безопасностью в Суэцком канале, но и кризис в управлении Администрации канала, неполноценности законодательства, как национального, так и международного.

В международном праве отсутствует четкая регламентация мировых судоходных каналов. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, как фундаментальный нормативный акт об отношениях на море, не дает четкого определения судоходного канала; более того отсутствует хотя бы рамочная международная конвенция, которая содержала бы в себе общие принципы, нормы и правила по регламентации судоходных каналов. Данное упущение влияет на разрешение споров связанных с эксплуатацией каналов, как в данном случае. Имеет место злоупотребление доминирующим правом со стороны государства, владельца канала. Например, в статье 12 Конвенции 1888 года, установлено что стороны договорились в равенстве во всем, в частях пользования каналом; ни одна сторона не может домогаться территориальных или коммерческих преимуществ, ни в привилегиях в международных сношениях. Но при этом права Турции (Египта) остаются неприкосновенными. Принимаемые нормы, решения и дополнения к Конвенций не могут противоречить фирманам – указам монархии Турции (Египта). В данном случае необходимо понять, что нормы конвенции не могут противоречить национальному законодательству Египта, то есть закреплено верховенство национальных норм над международными. Соответственно, установление примата национального права над международным в отношении объекта, который определяется как международный, нарушает фундаментальные принципы международного права.

Также и сама Константинопольская конвенция с 1888 года остается не изменой, и явно нуждается в пересмотре, с уклоном в жесткие императивные нормы и заменой архаичных положений. Верховенство национальных норм Египта над международными в отношении канала установлено и в Конвенции 1957 года. Правительству Египта следует конкретно определить правовое регулирование в канале и обозначить полномочия его Администрации, если государство хочет соответствовать своему заявлению о том, чтобы сделать Суэцкий канал действенным и удовлетворяющим потребности водным путем, связывающим страны земного шара и служащим делу мира и процветания.

Пристатейный библиографический список:

1. Лопатин М.И. Международные проливы и каналы: правовые вопросы. — М.: Между-нар. отношения, 2015. – 340 с
2. Конвенция относительно обеспечения свободного плавания по Суэцкому каналу (Константинополь, 29 октября 1888 г.) // СПС КонсультантПлюс
3. Письмо представителя Египта от 30 октября 1956 г. на имя Председателя Совета Безопасности [Электронный ресурс]: S/RES/1956. URL: <https://undocs.org/ru/S/RES/1956>
4. ЦТС. «Озвучена новая версия причины аварии контейнеровоза Ever Given в Суэцком канале». URL: https://cfts.org.ua/news/2021/06/30/ozvuchena_novaya_versiya_prichiny_aviarii_konteynerovoza_ever_given_v_suetskom_kanale_65540

5. Сергей Мингазов. Блокировка Суэцкого канала обходится в \$400 млн в час для мировой торговли. Forbes. URL: <https://www.forbes.ru/newsroom/biznes/424583-blokirovka-sueckogo-kanala-obhoditsya-v-400-mln-v-chas-dlya-mirovoy-torgovli>
6. Страховщик контейнеровоза Ever Given оспаривает вину капитана судна в инциденте в Суэцком канале. ЦТС. URL: <https://cfts.org.ua/news/2021/06/04/stakhovschik-konteynerovoza-ever-given-osparivaet-vinu-kapitana-sudna-a-v-intsidente-v-suetskom-kanale-65164>
7. СМИ: Суэцкий канал договорился с владельцем судна Ever Given о компенсации в \$540 млн. ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/11792343>
8. «Эвер Гивен» покидает Суэцкий канал. Владельцы судна договорились о компенсации. BBC. URL: <https://www.bbc.com/russian/news-57739778>

Для цитирования: Ярошевич В. А. Международные патентные споры с участием России на примере кейса Aurus vs. Lamborghini, Toyota, Michelin / Науч.рук. Ю.С. Цветкова; ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова; Кафедра Международного и морского права // Океанский менеджмент. 2021. № 4(13). С. 60-62

Ярошевич В. А.

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

Научный руководитель: Цветкова Ю.С.

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

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПАТЕНТНЫЕ СПОРЫ С УЧАСТИЕМ РОССИИ НА ПРИМЕРЕ КЕЙСА AURUS VS. LAMBORGHINI, TOYOTA, MICHELIN

Аннотация. В статье рассматривается европейское авторское право со ссылкой на Европейскую патентную конвенцию, на которую могли ссылаться обе из сторон рассматриваемого спора в ходе дела и подачи претензии. Также, автор проводит анализ данного документа на примере кейса Aurus vs. Lanborghini, Toyota, Michelin, в котором три бренда объединили свои претензии к российскому бренду Aurus и выступили против его регистрации на европейском рынке.

Ключевые слова. Авторское право, международное авторское право, патентный спор, Aurus, европейское авторское право.

INTERNATIONAL PATENT DISPUTES INVOLVING THE RUSSIAN FEDERATION ON THE CASE OF AURUS VS. LAMBORGHINI, TOYOTA, MICHELIN

Abstract. The article deals with European copyright with reference to the European Patent Convention, which could be referred to by both parties to the dispute in question during the case and the filing of the claim. Also, the author analyzes this document on the example of the case of Aurus vs. Lanborghini, Toyota, Michelin, in which three brands combined their claims to the Russian brand Aurus and opposed its registration on the European market.

Keywords. Copyright law, international copyright law, patent disputes, Aurus, European copyright law.

В современном мире, когда технологии достигли такого уровня развития, что кажется, придумать что-то новое уже просто невозможно, некоторые компании решают идти более легким путем ведения своего бизнеса и копируют уже существующие названия, модели вещей. Однако, всегда ли созвучное название или похожий рисунок является нарушением патента и авторского права? Ярким примером такого неоднозначного дела является спор Aurus vs. Lamborghini, Toyota, Michelin.

Первые упоминания об этом споре датируются еще 2019 годом и несмотря на то что, прошло уже более 3 лет с этого момента, данный кейс все еще остается не решенным.

Все началось с представления машины под брендом Aurus в Международном женеvском автосалоне 5 марта 2019 года. После этого представления российской марки на европейском рынке, компания столкнулась с тремя единичными исками от компаний Lamborghini, Toyota, Michelin, которые в последствии переросли в коллективный иск

против регистрации данного бренда. Что послужило причиной такого бурного неприятия бренда в евросоюзе? Автомобильная марка Toyota в своем ряде представленных моделей машин имеет созвучную модель под названием Taurus, Lamborghini в свою очередь в своей линейке представляет люксовый кроссовер Urus, а Michelin же ссылается на свой суббренд Taurus. С целью не допустить регистрации российского бренда на территории Европейского Союза, от вышеперечисленных брендов были направлены соответствующие претензии в Бюро по интеллектуальной собственности Евросоюза (EUIPO)³¹.

Представляющий интересы Toyota адвокат Кристиан Томас утверждал, что название из машины созвучно с названием российского бренда на столько, что могут смешаться и ввести покупателя в заблуждение. По такому же принципу были составлены и претензии остальных двух компаний, однако с акцентом на их личные товарные знаки.

При этом, стоит отметить, что несмотря на то, что речь идет о названиях конкретных моделей машин и регистрации бренда, это не смягчает ситуацию и при рассмотрении патентного спора не имеет практически никакого значения, так как они имеют равную значимость при получении патента.

В данном случае при рассмотрении этого дела документом, на который могут ссылаться обе стороны- это Конвенция о выдаче европейских патентов (Европейская патентная конвенция), которую Россия, в том числе, подписала.

Согласно этому документу, а именно части 2, главе 1, статье 52 раздела, чтобы получить патент, изобретение должно обладать патентоспособностью. К сожалению, документ не указывает, что именно попадает под данное понятие, но он четко устанавливает вещи, которые не обладают патентоспособностью:

- (a) открытия, научные теории и математические методы;
- (b) эстетические решения;
- (c) схемы, правила и методы игр интеллектуальной или хозяйственной деятельности, а также программы для ЭВМ;
- (d) простое представление информации³².

Бренды истцы, как уже имеющие европейский патент на территории всего Европейского Союза, воспользовались своими правами на подачу претензии к организации, которая, по их мнению, может нанести ущерб их компаниями путем регистрации такого названия. Данное право, как и многие иные, описаны в статье 67 Конвенции³³. То есть, таким образом бренды, получив патент, получают гарантированную легальную защиту своих товарных знаков. Также Конвенция четко определяет объем представляемой охраны, о чем можно прочесть в статье 69:

(1) Объем охраны европейского патента и заявки на европейский патент определяется формулой изобретения. Однако для толкования формулы изобретения используются описание изобретения и чертежи.

(2) На период до выдачи европейского патента объем охраны заявки на европейский патент определяется формулой изобретения, которая содержится в опубликованной заявке. Однако европейский патент, в редакции на момент выдачи или измененной в результате производства по возражению, ограничению действия или признания недействительным, определяет объем охраны в порядке обратного действия, если такая охрана не была расширена вышеуказанными действиями³⁴.

Так как данный спор все еще является неразрешенным, автор может лишь проанализировать суть спора с предоставленными доводами и предположить свой вариант развития данного дела и его исход. Однако, в первую очередь мы рассмотрим, что говорят об исходе данного дела российские юристы, специализирующиеся на патентном праве.

Одно из мнений, которое, однако наиболее популярно, это то, что бренд Aurus все-таки не сможет получить европейский патент и будет вынужден изменить свое

³¹Кортеж притормозил: бренд Aurus не хотят пускать в Европу: <https://iz.ru/859408/timur-khasanov-taras-podrez-irina-tcyruleva/kortezh-pritormozil-brend-aurus-ne-khotiat-puskat-v-evropu>

³² Европейская патентная конвенция, ст. 52

³³ Европейская патентная конвенция, ст. 67

³⁴ Европейская патентная конвенция, ст. 69

название для европейского рынка, если ЕUIPO решат, что наименование новой компании похоже на существующие знаки по фонетическому и даже по семантическому признакам. Также, причиной для этого может стать и отсутствие репутации у бренда, так как ему не 50 и даже не 20 лет, что определенно идет в минус при рассмотрении этого спора для российской стороны³⁵.

По личному же мнению автора, после изучения Конвенции и материальной части дела, она пришла к выводу, что несмотря на то, что название бренда Aurus хоть и действительно является созвучным с названиями Urus, Tauris, Auris все-таки подлежит выдаче европейского патента. Это объясняется тем, что на данный момент уже зарегистрировано три схожи названия у истцов, что по мнению автора дает право на регистрацию данного автомобильного бренда, так как бренды-истцы не имели никаких претензий друг к другу при регистрации каждого из их патентов, что косвенно указывает на имеющееся в данном деле предвзятое отношение к российскому бренду и нежелание пускать его на свой рынок³⁶.

Подводя итог, хотелось бы отметить, что в данном случае претензии истцов имеют юридическую силу согласно объёму охраны их патентного права на данные названия, однако автор не считает их разумным в силу того, если бренды истцы намерены защитить свою деловую репутацию и избежать смешения и подмены названий, им стоило в первую очередь направлять претензии не только на бренд Augus, а отказаться от коллективного иска и составить претензию также на других брендов-истцов, так как все названия между собой созвучны и такой спор выглядел бы гораздо логичнее, чем в том виде, в котором он есть сейчас.

Пристатейный библиографический список:

1. Европейская патентная конвенция (Конвенция о выдаче европейских патентов) от 5 декабря 1973г.
2. Электронный ресурс, URL: <https://iz.ru/859408/timur-khasanov-taras-podrez-irina-tcyruleva/kortezh-pritormozil-brend-aurus-ne-khotiat-puskat-v-evropu>
3. Электронный ресурс, URL: <http://moymotor.ru/t-270319-rossiyskiy-aurus-ne-puskayut-v-evropu-eto-zagovor-protiv-rossii>



³⁵Кортеж притормозил: бренд Aurus не хотят пускать в Европу: <https://iz.ru/859408/timur-khasanov-taras-podrez-irina-tcyruleva/kortezh-pritormozil-brend-aurus-ne-khotiat-puskat-v-evropu>

³⁶ Российский Aurus не пускают в Европу: <http://moymotor.ru/t-270319-rossiyskiy-aurus-ne-puskayut-v-evropu-eto-zagovor-protiv-rossii>

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 переподготовке)
MLA 0225	Морское право - 2	288 часов / 4 месяца (диплом о переподготовке)
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