



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

**ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ**

Выпуск 1(15) 2022

Научно-практический журнал

Санкт-Петербург

Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

Научно-практический журнал «Океанский Менеджмент» - печатное издание, публикующее статьи российских и зарубежных ученых, по управлению морским транспортом и портовому обслуживанию; международному праву, морскому праву и иностранному законодательству в сфере обеспечения деятельности морского транспорта и морской ресурсодобывающей деятельности.

Журнал адресован преподавателям, аспирантам, докторантам, работникам морской транспортной отрасли и практическим работникам, деятельность которых связана с обеспечением морепользования.

Выходит ежеквартально в бумажной и в электронной версиях.

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

Журнал индексируется в системе РИНЦ (ID: 67324).



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

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: mla@oceanlaw.ru

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ТУ78-01944 от 25.10.2016

Контакты редакции

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: journal@oceanlaw.ru

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Главный редактор - СКАРИДОВ АЛЕКСАНДР СТАНИСЛАВОВИЧ, доктор юридических наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования, заведующий кафедрой «Международного и морского права» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. Директор Агентства морского права.

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Отпечатано в типографии «Майер»

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

Тираж 100 экз. Подписано в печать 15.04.2022

На обложке – К.М. Станюквич. Один из затопленных у входа на севастопольский рейд кораблей – фрегат «Флора».

© ООО «АМП», 2022

СОДЕРЖАНИЕ

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

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Бен Сума М.М. Проблемы деятельности ИКАО в сфере правового регулирования полетов над морем.....	2
Волкова И.Ю. Дискриминация по половому признаку: практика межгосударственных органов по правам человека и российских судов.....	5
Евсикова Е.В. Некоторые вопросы обеспечения и защиты прав человека в административно-деликтных отношениях в сфере миграционных правонарушений.....	11
Комлева А.Л. Обзор правовых предпосылок расширения НАТО.....	16

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Барановская В.П. Арктическая политика Финляндии.....	21
Бразовская Я.Е. Мировой океан и коммерческое использование морских пространств.....	24
Воробьев А.А. Правовые основы расследования аварий на море.....	32
Минзяк М.В. Угроза безопасности на море при оказании давления судовладельцами и фрахтователями на капитанов.....	39
Мордвинова Т.Б. Проблемы информационной среды в морском праве.....	42
Скаридов А.С. К вопросу о детерминации морских автономных средств применительно к правовому регулированию судоходства.....	44
Скрышник А.М. Система учебных заведений по подготовке командных кадров плавсостава судов арктического морского флота и береговых структур для работы на трассах СевМорПути в СССР (1935-1991 г.г.): краткий историко-правовой аспект.....	47

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Коченова К.И. Сравнительно-правовой анализ наследования в России и в зарубежных странах.....	53
--	----

РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Цмай В.В. Актуальные вопросы правового регулирования международных коммерческих перевозок.....	56
--	----

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Для цитирования: Бен Сума М.М. Проблемы деятельности ИКАО в сфере правового регулирования полетов над морем / Науч.рук. М.А. Скаримова; ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С. 2-5

Бен Сума М.М.

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

Научный руководитель: Скаримова М.А.

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

**ПРОБЛЕМЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИКАО В СФЕРЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
ПОЛЕТОВ НАД МОРЕМ**

Аннотация. В данной статье автор рассматривает актуальные проблемы, деятельности Международной организации гражданской авиации (ИКАО), являющиеся актуальными по состоянию на 2022 год, предварительно раскрывая основы деятельности данной международной организации.

Ключевые слова. ИКАО, Международная организация гражданской авиации, ИМО, Международная морская организация, полеты над морем.

**PROBLEMS OF ICAO ACTIVITIES IN THE SPHERE OF LEGAL REGULATION OF
FLIGHTS OVER THE SEA**

Annotation. In this article, the author considers the current problems of the International Civil Aviation Organization (ICAO), which are relevant as of 2022, preliminarily disclosing the basics of this international organization. One of the problems considered in the article is dangerous, including for human lives.

Keywords. ICAO, International Civil Aviation Organization, IMO, International Maritime Organization, flights over the sea.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО; далее «ИКАО») – «специализированное учреждение ООН, организующее и координирующее международное сотрудничество государств по всем аспектам деятельности гражданской авиации. В ИКАО входит 183 государства (в том числе Российская Федерация). Учредительный акт ИКАО – Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года, в текст которой были включены положения, составляющие ее устав. Цели ИКАО: разработка принципов и методов международной аэронавигации, содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, совершенствование летно-технических правил, обеспечение безопасности полетов и так далее [5].

Данную организацию можно сравнить одновременно с двумя объектами реального мира – механизмом (в свою очередь, имеющим свою внутреннюю структуру) и проводником. И эти два объекта преследуют одни и те же цели, а именно: консолидацию государств в сфере гражданской авиации, выработку единых нормативных правовых актов, которые могли бы регулировать гражданскую авиацию. Конечно же, для правильного функционирования и регулирования той или иной деятельности этот механизм (проводник) должен быть исправен. Поскольку, если данный механизм, проводник будет неисправен, то и правильное выполнение организацией своих функций будет невозможно, в том числе и регулирование полетов над морем, и, как следствие, обеспечение их безопасности.

Что понимается под воздушным полетом? Легальное определение данного словосочетания отсутствует как в Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года, так и в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и в действующем Воздушном кодексе Российской Федерации, которая, в свою очередь, является государством-членом ИКАО и должна имплементировать нормы, выработанные ИКАО, в свое национальное законодательство. Однако если исходить из начал здравого смысла, то определение воздушного полета звучит следующим образом: полет – движение воздушного судна с начала взлета до окончания посадки.

Соответственно, путем дедукции можно установить, что полет над морем представляет собой движение воздушного судна с начала взлета до окончания посадки, проходящее через море: как его часть, находящуюся под суверенитетом какого-либо государства или нескольких государств, так и прилегающую зону, исключительную экономическую зону, открытое море.

Важно отметить, что если государство имеет право устанавливать свои собственные правила в своем воздушном пространстве, которые отличаются от классических правил разделения воздушного пространства и обслуживания воздушного движения, то за пределами суверенной территории государства, в частности над открытым морем, действуют правила, установленные ИКАО, которая была создана в соответствии с положениями Чикагской конвенции 1944 года о международной гражданской авиации [7].

Для обеспечения безопасности полетов все воздушное пространство разделено на районы полетной информации. Цель их создания – добиться непрерывности обслуживания воздушного движения.

Каждое государство сообщает о правилах делимитации воздушного пространства, включая территориальное море. Границы районов полетной информации учитываются на региональных совещаниях в целях обеспечения согласованности непрерывного воздушного движения сопредельных государств по маршрутам, пересекающим территории нескольких государств.

Район полетной информации – это воздушное пространство в границах, определенных с учетом возможностей приборов и служб навигации и управления воздушным движением, а также он включает в себя воздушные трассы, зоны, траектории полета воздушных судов, на которых осуществляется обслуживание воздушного движения [6].

Каждое государство имеет право ограничивать или запрещать полеты иностранных самолетов в определенных районах своей суверенной территории в силу причин военной необходимости или общественной безопасности. И только в ее пределах, об этом «камне преткновения» мы крайне подробно расскажем ниже. Несанкционированный доступ воздушного судна любого государства в такие районы может привести к скорейшему запросу на посадку в аэропорту на территории государства отправления. Для этих и других целей каждое государство публикует информацию о процедуре и перечне установления зон, в которых полеты воздушных судов ограничены или вовсе запрещены.

Регулярные полеты воздушных судов, выполняющих международные рейсы, выполняются по маршрутам, называемым международными воздушными трассами, согласованными в рамках двусторонних соглашений о воздушных сообщениях. Если мы взглянем на карту международных воздушных трасс, с которой герменевтическим способом можно ознакомиться на ресурсе Flightradar24, то заметим, что огромное число полетов осуществляется над морскими пространствами: как над теми, где государство имеет свой суверенитет, так и нет [12]. В этой связи можно сделать вывод, что регламентация полетов над морскими пространствами представляется крайне важной, и ИКАО как компетентная на то международная организация должна прикладывать силы для отсутствия правового эллипсиса по данному вопросу. Однако он, безусловно, имеет место; даже в основном документе данной организации – Чикагской конвенции. Тем самым мы подбираемся все ближе непосредственно к проблематике.

Цели ИКАО определены в статье 44 Чикагской конвенции 1944 года и способствуют развитию принципов и практической составляющей международного воздушного транспорта, и содействуют планированию и развитию международного воздушного транспорта для обеспечения безопасного и надлежащего развития международной гражданской авиации во всем мире; поощряют проектирование и эксплуатацию летательных аппаратов, развитие авиалиний, аэропортов и аэронавигационного оборудования; удовлетворяют потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте; способствуют безопасности полетов и аэронавигации; а также избеганию дискриминации государств и других лиц. Этот перечень не является исчерпывающим [4].

Что касается конкретно полетов над морскими пространствами, в частности открытым морем, то исторически Конвенция ООН об открытом море 1958 года совершенно никак не регламентировала вопросы воздушных полетов. Вероятнее всего, как раз из-за наличия статьи 12 Чикагской конвенции, принятой одним из специализированных учреждений – ИКАО, о которой было сказано выше. Таким образом, здесь имела место «немая» бланкетная диспозиция. Статья 12 вышеуказанной конвенции представляла и представляет собой то самое первое положение, регламентирующее полеты над открытым морем. Согласно ст.12 «над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией [4]».

Наконец, в 1982 году была принята Конвенция ООН по морскому праву, ставшая первой в своем роде единой конвенцией по морскому праву. Конвенция регламентировала вопросы воздушного пространства над открытым морем и полетов воздушных судов в нем; был очерчен правовой режим воздушного пространства в ряде морских пространств: архипелажных водах, континентальном шельфе, а также в статье 39 перечислены обязанности не только морских судов, но летательных аппаратов во время транзитного прохода [3].

Еще в 1959 году было отмечено, что статья 12 Чикагской конвенции не предусматривает санкций, которые должны применяться в случае несоблюдения правил. Например, при полетах над суверенными морскими пространствами – территориальным морем или внутренними водами. Обзор штрафных санкций, установленных Договаривающимися государствами в отношении нарушений так называемых правил воздушного движения, показывает очевидное отсутствие единообразия. Существуют большие различия в размерах налагаемых штрафов. Некоторые государства устанавливают штрафы на основе представления довольно большого максимального штрафа в отношении владельца или оператора воздушного судна и более легкого штрафа в отношении пилота или командира. Также летчикам в некоторых случаях грозит тюремный срок. Возможно, и здесь ИКАО могла бы сыграть важную роль в достижении адекватной единообразной шкалы штрафов и прочих санкций [11].

В соответствии со статьей 54 Чикагской конвенции Совет ИКАО принимает «стандарты» и «рекомендуемую практику», которые в соответствии с вышеуказанной статьей именуется

«Приложениями к настоящей Конвенции» [4]. Таким образом, Чикагская конвенция не определила статуса приложений к ней, коих немало, чем породила непрекращающиеся дискуссии об их месте в системе источников международного воздушного права. Отметим, что и позиции ученых по этой проблематике различаются. Одни относят приложения к актам ИКАО, а другие к вспомогательным источникам международного воздушного права.

Путем синтеза можно прийти, однако, к устоявшемуся в российском юридическом дискурсе мнению: приложения являются полноценными источниками (международными договорами) [9], а не актами ИКАО, которая представляет собой международную межправительственную организацию [8].

Соответственно, есть два варианта действий: либо с помощью буквы закона наделить Приложения силой самой Конвенции (самый рациональный способ, на наш взгляд), либо значительно переработать Конвенцию, чтобы устранить данную неопределенность.

Отдельно следует выделить то, что правовой режим воздушного пространства для гражданских и государственных воздушных судов не является единым за пределами внутреннего моря и территориальных вод. Как следствие, складывается следующая ситуация: прибрежные государства, регулируют воздушное движение в своих районах полетной информации, куда, в том числе, входит таковой над открытым морем, в соответствии с собственными национальными правилами, минимальные стандарты для которых содержатся в Приложении № 11 к Чикагской конвенции [1]. В свою очередь, воздушные суда государств, не имеющих выхода к морю, своим молчаливым согласиям одобрили данный порядок. Иными словами, возник обычай, какой подразумевает, что районы полетной информации над открытым морем это исключительно прерогатива прибрежных государств. Безусловно, это разумно, однако с точки зрения юридического позитивизма, приверженцами каковой мы являемся, обычай должен быть замещен писанной нормой права. В истории известно множество примеров, когда обычаи позже обрели форму нормативного правового акта.

В завершении поговорим о проблемах, связанных с авиационными катастрофами над морем.

Из статьи 25 Чикагской конвенции следует, что все государства, входящие в ИКАО, должны оказывать помощь воздушным судам, если те терпят бедствие на их территориях. При этом государства, где эти суда зарегистрированы и их собственники могут оказывать помощь в пределах, обусловленных сложившимися обстоятельствами [4]. Отсюда возникает вопрос: какое государство должно оказывать помощь терпящему бедствие воздушному судну за пределами государственной территории – над открытым морем, исключительной экономической зоной? ИКАО сделала попытку исправить данный пробел с помощью пункта 2.1.1.1 Приложения № 12 к Чикагской конвенции, однако из статьи 25 Конвенции следует, что данное приложение устанавливает лишь порядок сотрудничества государств при организации поиска терпящего бедствие воздушного судна, а какие-либо процедуры помощи терпящим бедствие отсутствуют [2].

Однако компетентный по данному вопросу юрист сразу сможет парировать, сказав, что еще в 1998 году совместными стараниями Международной морской организации (ИМО) и ИКАО было издано трехтомное Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию, последняя редакция которого была издана в 2022 году, где подробнее расписаны всевозможные процедуры [10]. И будет прав, но проблема все равно не будет исчерпана. Дело в том, что на практике аэронавигационная служба, в чьем районе полетной информации воздушное судно терпит бедствие, определяет местоположение этого самого воздушного судна, а непосредственно сами спасательные работы осуществляют государства, чьи спасательные силы находятся наиболее близко к воздушному судну, терпящему бедствие.

И здесь можно наблюдать несоответствие реальной практике задекларированным положениям, поскольку в Приложении № 12 к Чикагской конвенции говорится о том, что государства должны устанавливать районы поиска и спасания, совпадающие с их границами районов полетной информации, если это возможно, что явно не соответствует сложившейся практике. Следовательно, необходимо пересмотреть положения по данному вопросу, приведя букву закона к тому, что имеет место на практике. Безусловно, с оглядкой на статью 98 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, где сказано, что в обязанность капитана любого судна, плавающего под его флагом, в той мере, в какой капитан может это сделать, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж или пассажиров, оказывать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель [3].

Подводя черту, затронем наиболее критическую, на наш взгляд, *punctum dolorosum*, касающуюся данной темы. Таковой же она является, в том числе, в семантической связке с тем, между какими государствами имело описываемое ниже событие. Итак, мы обратимся к истории. 4 октября 2001 года в 9:45 утра по местному времени в ходе украинно-российских военных учений ракета 5В28 первого дивизиона 96-й зенитной ракетной бригады войск ПВО Украины зенитно-ракетного комплекса С-200В, запущенная по мишени в виде беспилотного летательного аппарата Ту-143 «Рейс», находившегося на расстоянии в приблизительно в 27 километров, ошибочно поразила пассажирский самолет Ту-154, выполнявший рейс по маршруту Тель-Авив–Новосибирск, находившийся на значительно большем расстоянии, что привело к его разрушению и гибели всех пассажиров и членов экипажа. По результатам следствия, стало известно, что ракета по роковой случайности была нацелена изначально на данный пассажирский самолет, а не на беспилотный летательный аппарат-мишень.

Статья 9 Чикагской конвенции, дающая государствам права устанавливать запретные зоны для полетов, применима только к суверенному воздушному пространству, а если обратиться к карте Черного моря, то место поражения самолета, как и место его падения, находятся на территории исключительной экономической зоны Российской Федерации, которая не является суверенной территорией. Важно подчеркнуть, что данный пробел Чикагской конвенции не был восполнен ни одним из Приложений к ней и по сей день. Конечно, такое событие не осталось без дальнейшего движения: президент Украины Леонид Кучма признал ответственность; Министр обороны, отправленный в отставку в связи со случившимся, и главнокомандующий Вооруженными силами Украины принесли извинения, а также был уволен ряд кадровых офицеров. Наконец, через 2 года после катастрофы Украина подписала с Россией и Израилем соглашения по поводу компенсации – 7,8 миллионов долларов России и 7,5 Израилю.

Данной катастрофы можно было избежать, однако вышеуказанная статья Конвенции запрещает временно устанавливать запретные зоны для полетов вне суверенных территорий государства. При всем своем желании ни Украина, ни Россия не могли бы установить запретную для полета зону во время проведения своих учений. И по состоянию на 2022 год это чрезвычайно опасное положение Конвенции сохранено в своем прежнем виде. Конечно, дать государствам право устанавливать запретные зоны вне их суверенных территорий было бы юридически неграмотным шагом.

Следует внести поправки в 9-ю статью Чикагской конвенции или выпустить очередное Приложение, целью которого будет создание системы предупреждений для летательных аппаратов по аналогии с теми, что получают морские суда в аналогичных примерах выше ситуациях, когда проводятся военные учения с использованием, в том числе, несуверенных морских пространств, через Всемирную службу навигационных предупреждений. Таким образом воздушные суда будут по аналогии с морскими оперативно получать предупреждения о проведении разного рода военных учений и корректировать свой маршрут.

Пристатейный библиографический список:

1. Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation. URL: <https://standart.aero/ru/icao/book/annex-11-amendment-19-ed-6-en-10919>;
2. Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation. URL: <https://standart.aero/ru/icao/book/annex-12-amendment-8-ed-4-en-10962>;
3. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) // СПС «Гарант»;
4. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) (с изменениями и дополнениями) // СПС «Гарант»;
5. Борисов А.Б. Большой юридический словарь. – М.: Книжный мир, 2010. – 783 С;
6. Бойко Н. С. Воздушное право: учебное пособие для вузов. — Москва.: Юрайт, 2021. – 217 С;
7. Скаридов А.С. Морское право в 2 т. Международное публичное морское право: учебник для вузов. – Москва.: Юрайт, 2020. – 402 С;
8. Шибаева Е.А. Специализированные учреждения ООН. М.: МГУ, 1962. – 32 С;
9. Тункин Г.И. Теория международного права. – Москва.: Зерцало, 2009. – 416 С;
10. Руководство по международному морскому поиску и спасению. Издание 2022;
11. Jean Carroz, International Legislation on Air Navigation over the High Seas // Journal of Air Law and Commerce. Vol. 26. 1959. – 162-165 P;
12. Флайтрадар24 (Flightradar24) — лучший флайт радар 24 самолетов онлайн. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://flightradar24.ru/flightradar24/>. — Заглавие с экрана. — (Дата обращения: 04.03.2022).

Для цитирования: Волкова И.Ю. Дискриминация по половому признаку: практика межгосударственных органов по правам человека и российских судов / Науч.рук. к.ю.н., доцент Л.Ю.Пастухова; Крымский филиал ФГБОУ ВО РГУП // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С. 5-10

Волкова И.Ю.

*Крымский филиал ФГБОУ ВО РГУП
Бакалавриат*

Научный руководитель: к.ю.н., доцент Пастухова Л.Ю.

Крымский филиал ФГБОУ ВО РГУП

Кафедра государственно-правовых дисциплин, профессор

ДИСКРИМИНАЦИЯ ПО ПОЛОВОМУ ПРИЗНАКУ: ПРАКТИКА МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ ПО ПРАВАМ ЧЕЛОВЕКА И РОССИЙСКИХ СУДОВ

Аннотация. В статье анализируется проблема ограничения прав человека на основании его половой принадлежности. Кроме этого, исследуются положения международно-правовых актов и актов Российской Федерации, закрепляющих запрет дискриминации по половому признаку. На основании сравнительного анализа

практики Европейского Суда по правам человека и судов Российской Федерации выявлено различие подходов при рассмотрении жалоб заявителей, подвергнутых дискриминации из-за принадлежности к какому-либо полу и сформулирован возможный метод разрешения существующих проблем.

Ключевые слова: права человека, принцип недискриминации, практика межгосударственных органов по правам человека

GENDER DISCRIMINATION: THE PRACTICE OF INTERSTATE HUMAN RIGHTS BODIES AND RUSSIAN COURTS

Annotation. The article analyzes the problem of restricting human rights on the basis of their gender. In addition, the provisions of international legal acts and acts of the Russian Federation that enshrine the prohibition of discrimination on the basis of sex are being investigated. On the basis of a comparative analysis of the practice of the European Court of Human Rights and the courts of the Russian Federation, a difference in approaches has been revealed when considering complaints of applicants who have been discriminated against because of their gender and a possible method for solving existing problems has been formulated.

Keywords. Human rights, the principle of non-discrimination, the practice of interstate human rights bodies

В настоящее время населению большинства современных государств доступен намного больший объем прав и свобод, по сравнению с более ранними периодами истории человечества. Это является результатом развития общественных отношений, закономерного течения исторических событий и развития права как глобальной системы. Так, доступ ко многим благам, предоставленным современному человеку, на разных этапах истории в ряде регионов был невозможен для определенных категорий населения в силу их происхождения, расы, имущественного положения, отношения к религии или половой принадлежности. В современном же правовом пространстве подобное явление признается недопустимым, что проявляется в закреплении принципа равенства как в международных правовых актах, так и в законодательстве отдельных государств. Ограничение кого-либо в правах из-за его принадлежности к определенной социальной группе именуется дискриминацией. Запрет на дискриминацию по какому бы то ни было признаку устанавливается статьей 14 Конвенцией о защите прав человека и основных свобод, Всеобщей декларацией прав человека, ч. 3 ст. 55 Устава ООН, Международным пактом о гражданских и политических правах. Кроме этого, для искоренения отдельных видов дискриминации были приняты Декларация Организации Объединенных Наций о ликвидации всех форм расовой дискриминации, Конвенция МОТ о дискриминации в области труда и занятий, Конвенция о ликвидации всех форм дискриминаций в отношении женщин, Конвенция ЮНЕСКО о борьбе с дискриминацией в области образования и иные.

Несмотря на нормативно-правовое закрепление равенства в международной и национальных правовых системах, ограничение в правах и возможностях по различным признакам имеет место в современных государствах, что обуславливает необходимость детального рассмотрения данной проблемы. В рамках данного исследования будут проанализированы различные аспекты дискриминации по половому признаку. С дискриминацией сталкиваются представители обоих полов, однако в одних сферах дискриминации чаще подвергаются женщины, в других – мужчины.

Гарантия равенства прав граждан независимо от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также других обстоятельств закрепляется в ч. 2 ст. 19 Конституции Российской Федерации [1]. В этой же части установлен запрет на ограничение прав по названным признакам. Во исполнение п. «б» ст. 2 Конвенции о ликвидации всех форм дискриминаций в отношении женщин [2], в ч. 3 ст. 19 Конституции Российской Федерации закрепляется равенство мужчины и женщины в вопросе предоставления им прав и их реализации. В отраслевом же законодательстве России под дискриминацией понимается нарушение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в зависимости от его пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям или каким-либо социальным группам. Подобное разъяснение закрепляется в ст. 136 Уголовного кодекса Российской Федерации [3] и в ст. 5.62 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [4]. Таким образом, в Российской Федерации на законодательном уровне провозглашается равенство мужчин и женщин и недопустимость ограничения прав человека, из-за того, что он является мужчиной или женщиной. При этом не всегда положения законодательства в полной мере реализуются на практике.

Серьезность проблемы дискриминации по половому признаку подтверждает наличие специального международно-правового акта, направленного на ее ликвидацию. Таким актом является Конвенция о ликвидации всех форм дискриминации в отношении женщин. Государства-участники данной конвенции признали, что идея неполноценности или превосходства одного из полов является стереотипом и предрассудком, как отмечено в п. «а» ст. 5 анализируемой конвенции. Несмотря на признание международным сообществом идеи превосходства мужчины над женщиной пережитком, от которого необходимо избавляться, в современных государствах нередко женщин лишают возможностей, доступных мужчинам, лишь из-за их половой принадлежности. Наиболее остро эта проблема

проявляется в сфере трудоустройства. Ранее в исследованиях было отмечено, что «многие факторы могут влиять на тип дискриминации, с которой женщина может столкнуться на рабочем месте, в зависимости от ее места работы, местоположения и других идентифицирующих характеристик ее самой и коллег» [5] и что «женщины уязвимы для дискриминации по признаку пола» [6].

Как определено в ст. 1 Конвенции №111 Международной организации труда "Относительно дискриминации в области труда и занятий", всякое различие, исключение или предпочтение, основанные на признаках расы, цвета кожи, пола, религии, политических убеждений, национальной принадлежности или социального происхождения и имеющие своим результатом ликвидацию или нарушение равенства возможностей или обращения в области труда и занятий [7]. При этом женщинам часто отказывают в приеме на работу из-за убеждения работодателя, что лица женского пола не справятся с необходимыми обязанностями должным образом без каких-либо объективных причин. В результате в общественном сознании усугубляются стереотипы о разделении профессий на «мужские» и «женские». Кроме этого, женщин неосновательно увольняют лишь по той причине, что они не являются мужчинами. Среди форм дискриминации по половому признаку в том числе выделяют «предвзятое отношение при приеме на работу или увольнении по признаку пола» [5]. Ярким примером подобной ситуации является дело, рассмотренное Европейским Судом по правам человека (далее – ЕСПЧ) по заявлению Эмель Бойраз против Турции [8].

Заявительница была уволена с должности сотрудника службы безопасности филиала государственной энергокомпании из-за того, что не являлась мужчиной. При первоначальной ее попытке устроиться на данную должность ей было отказано, так как она не соответствовала требованию «быть мужчиной». Через два года решение о непринятии ее на работу было отменено в судебном порядке. Однако еще через два года Государственный совет Турции отменил этот акт, и истица была уволена. Несмотря на признание судом увольнения незаконным, ее заявление об устранении ошибки было отклонено.

Государство-ответчик обосновывало увольнение сотрудницы тем, что выполнение обязанностей офицера безопасности сопряжено с рисками и опасностями, с которыми не сможет справиться женщина. Кроме этого, данная должность предполагает работу в ночную смену и использование огнестрельного оружия, поэтому лучшим кандидатом на нее будет мужчина. При этом высказанные доводы не были подтверждены конкретными обстоятельствами. ЕСПЧ указал, что необходимость использовать физическую силу, оружие и работать в ночную смену сами по себе не являются достаточным основанием для того, чтоб полагать, что с такими обязанностями мужчина справится лучше женщины. Кроме того, заявительница выполняла обязанности на этой должности в течение трех лет и была уволена лишь из-за ее половой принадлежности, а не из-за недостаточно высокого уровня результатов своей работы. Таким образом, действия государства-ответчика ничем не оправданы, а преимущество мужчины перед женщиной – не обосновано. ЕСПЧ признал в действиях государства-ответчика нарушение ст. 14 Конвенции.

Приведенное решение ЕСПЧ свидетельствует о том, что указание работодателем на наличие тяжелых для женщины условий не является самостоятельным основанием для отказа ей в трудоустройстве и представляет собой дискриминацию по половому признаку. Несмотря на то, что в современных условиях у женщин есть возможность развивать физическую силу и приобретать навыки, ранее доступных лишь мужчинам, стереотип о невозможности женщинами выполнять определенные виды деятельности до сих пор не искоренен.

ЕСПЧ указывал на недопустимость дискриминации женщин при трудоустройстве без объективных на то причин. При этом на национальном уровне это игнорируется судами, из-за чего женщины, которых уволили лишь из-за их половой принадлежности, не имеют возможности восстановиться на рабочем месте даже после обращения в суд. Такая ситуация имела место в деле, рассмотренном Никифоровским районным судом Тамбовской области (Решение Никифоровского районного суда Тамбовской области от 28 мая 2019 г. по делу № 2-250/2019) [9].

Истица обратилась в суд с иском о восстановлении в должности оператора пульта управления дефекосатурации сокоочистительного участка. Работодатель истицы организовал собрание, на котором присутствовали только женщины, и предложил им уволиться по соглашению сторон. Необходимость этого он объяснил тем, что трудовые обязанности будут усложняться, и женщины не смогут в дальнейшем с ними справляться. Кроме этого, он указал на то, что женщины не смогут пройти аттестацию. На вопрос относительно увольнения из-за сокращения численности штата, директор пояснил, что должности сокращаться не будут. Вместо занимаемых должностей работникам было предложено устроиться в клининговую компанию или охрану. Работодатель также сказал, что остальные женщины увольт в течение двух лет. Истица подписала соглашение, так как опасалась, что в случае отказа ее уволят по другому основанию. Сложившаяся ситуация повлекла значительное ухудшение материального положения истицы, так как ей необходимо выплачивать средства по кредиту, оплачивать учебу и содержать находящегося на иждивении ребенка. Ответчик же пояснил, что дискриминации в данном случае нет, а есть лишь требования, предъявляемые к должности, с которыми женщины не смогут справиться.

Несмотря на доводы истицы и показания свидетелей, подтверждающие их, суд отказал в удовлетворении требований истицы. Исходя из выводов суда, расторжение трудового договора в данном случае является согласованным, а оказание давления на сотрудниц – недоказанным. По этим причинам у суда не было оснований признать расторжение трудового договора незаконным.

Проанализированное судебное решение свидетельствует о недостаточном развитии принципа недискриминации в Российской Федерации. В данном случае работодатель считал, что женщины не справятся с более сложными обязанностями, однако он основывался лишь на своих умозаключениях, а не на конкретных объективных основаниях. Сделать вывод о возможности женщинами выполнять необходимую работу можно было лишь исходя из наблюдений исполнения ими новых обязанностей на практике, однако работодатель не учел этого. В результате сотрудницы остались без источника средств к существованию лишь из-за своей половой принадлежности. Несмотря на неоднократное закрепление в законодательстве России запрета на ограничение прав по половому признаку, это было проигнорировано и работодателем, и правоприменителем. С доводом суда относительно недоказанности факта дискриминации и давления на сотрудниц также нельзя согласиться однозначно, так как, во-первых, он был подтвержден показаниями свидетелей, во-вторых, у заявительницы объективно не было возможности предоставить иные доказательства, подтверждающие разговор директора с сотрудницами. Как можно увидеть, подход ЕСПЧ и судов Российской Федерации значительно отличается при разрешении дел о дискриминации женщин в трудовой сфере.

Необходимо обратить внимание и на то, что в вопросе трудоустройства с дискриминацией сталкиваются не только женщины, но и мужчины. Нередко мужчинам отказывают в приеме на работу лишь потому, что на свободную должность рассматриваются только кандидаты женского пола. В Апелляционном определении Московского городского суда от 10 декабря 2013 N 11-32418/13 отмечено, что факт размещения объявления с указанием на половой признак требуемого работника не является дискриминацией в сфере труда, а свидетельствует лишь о предпочтении определенной категории лиц, что в силу закона не является дискриминацией [10]. При этой неоднозначной является ситуация, когда в объявлении нет указаний на желаемый пол сотрудника, и при обращении желающего лица устроиться на работу ему отказывают из-за половой принадлежности. Проиллюстрируем это на примере Решения Октябрьского районного суда г.Краснодара (Решение Октябрьского районного суда г. Краснодара от 3 декабря 2019 г. по делу № 2-3797/2019-М-4062/2019) [11].

Истец на интернет-ресурсе «Авито» обратил внимание на вакансию «хостес» в организации-ответчике. Он счел вакансию подходящей для себя и отправил электронное письмо, изъявив желание занять предлагаемую должность и указав все необходимые данные о себе. В ответном письме менеджера ресторана отказал истцу по той причине, что на данную вакансию они рассматривают только девушек. На ответ истца о том, что ему отказано лишь потому, что он мужчина, реакции ответчика не было.

Суд не удовлетворил требования о признании отказа ответчика незаконным из-за того, что истец не обращался к работодателю в установленном законом порядке, не предоставлял письменного заявления и не подавал необходимых документов. Так как истец не выражал свое желание в требуемой законом форме, нельзя делать вывод о том, что ответчик принимал в отношении него какие-либо кадровые решения. Кроме этого, истец не обращался за письменным отказом.

При сложившихся обстоятельствах выводы суда представляются спорными. Во-первых, истец направил необходимые сведения в электронном письме. Во-вторых, обращение к ответчику в установленной законом форме после получения отказа от менеджера было бы нецелесообразным, так как ему сообщили, что в качестве кандидатов рассматриваются только девушки, и у истца при проявлении необходимой разумности не возникло бы предположения о необходимости обратиться к ответчику вновь. В-третьих, половая принадлежность желаемого кандидата не была указана в объявлении и ничем не была аргументирована. Данные обстоятельства позволяют сделать вывод о наличии в действиях ответчика проявления дискриминации по половому признаку.

Не менее важным вопросом является возможность родителей заботиться о детях и воспитывать их. Одной из форм этого является отпуск по уходу за новорожденным ребенком. Родители имеют одинаковые права при уходе за ребенком и заботе о нем, однако при разрешении вопроса о предоставлении отпуска по уходу за ребенком предпочтение, как правило, отдается женщинам. Мужчины же при этом подвергаются дискриминации. Это становится поводом для обращения с жалобой в ЕСПЧ, так как национальные суды не признают их право на отпуск по уходу за ребенком. Подтвердим это на примере Постановления ЕСПЧ по делу "Константин Маркин против Российской Федерации" [12].

В силу определенных жизненных обстоятельств заявитель, который являлся военнослужащим, в одиночку воспитывал троих детей, младший из которых был новорожденным. После рождения третьего ребенка истец обратился к командиру части с заявлением о трехлетнем отпуске по уходу за ребенком. Однако истцу было отказано с указанием на то, что законодательство России предполагает предоставление такого отпуска только для военнослужащих-женщин. После этого истец обратился в Конституционный Суд Российской Федерации с требованием признать эту норму несоответствующей Конституции, но в заключении Конституционный Суд пришел к выводу об отсутствии противоречий Конституции в содержании оспариваемой нормы. Истец обращался также и в суды общей юрисдикции, однако даже принятые в пользу истца решения отменялись судами вышестоящих инстанций. По мнению

судов, в данном случае не было необходимости ссылаться на равенство мужчин и женщин, так как предоставление мужчинам-военнослужащим отпуска по уходу за ребенком негативно отразится на боеспособности вооруженных сил и станет угрозой для безопасности государства.

ЕСПЧ не согласился с данным доводом, так как предварительно не было проведено исследований, позволяющих узнать, сколько мужчин-военнослужащих воспользовалось бы правом ухаживать за новорожденным ребенком путем получения отпуска и как это отразилось бы на функционировании вооруженных сил и обороноспособности государства. Кроме этого, ЕСПЧ отметил, что абсолютный запрет на предоставление отпуска по уходу за ребенком для военнослужащего связывается исключительно с его полом, а это проявление дискриминации. ЕСПЧ обратил внимание и на то, что в данной ситуации заявителя могла заменить военнотрудовой женщиной, так как он работал оператором связи. Таким образом, ЕСПЧ не согласился с доводами национальных судов Российской Федерации.

Данная проблема продолжала проявляться в России и после вынесения ЕСПЧ рассмотренного решения. Например, истец обратился в Каменский городской суд Алтайского края с иском о признании незаконным отказа в предоставлении отпуска по уходу за ребенком (Решение Каменского городского суда Алтайского края от 4 июня 2018 г. по делу № 2–327/2018) [13]. В обоснование требований было указано, что истец, являясь сотрудником внутренних дел, обратился к начальнику для получения отпуска по уходу за ребенком. Необходимость отпуска была обусловлена тем, что супруга истца по состоянию здоровья не могла осуществлять уход за ребенком без посторонней помощи. Несоблюдение ограничений могло привести к тяжелым последствиям для нее, вплоть до невозможности иметь детей. Так как близких родственников у их семьи нет, некому осуществлять помощь в заботе о ребенке супруге истца.

Начальник отказал в просьбе истца, так как, согласно законодательству России, отпуск по уходу за ребенком сотрудникам внутренних дел-мужчинам предоставляется только в случае невозможности осуществления ухода матерью по объективным причинам. Несмотря на аргументы истца о том, что его супруга объективно лишена возможности осуществлять полноценный уход за ребенком ввиду состояния здоровья, начальник утверждал, что данное обстоятельство не доказано, так как справка, представленная истцом, составлена не в надлежащей форме. Более того, по мнению ответчика, наличие ограничений по состоянию здоровья супруги истца не является препятствием для осуществления ей ухода за ребенком.

Суд не признал отказ ответчика незаконным, так как расценил документы, представленные истцом, ненадлежащим доказательством по делу, из-за несоблюдения формы их составления: протоколы осмотра не были заверены личной печатью врача и печатью медицинской организации, кроме этого, диагноз был отражен с нарушениями установленных требований. Эти нарушения влекут недоказанность обстоятельств, на которые ссылался истец при требованиях предоставить ему отпуск по уходу за ребенком.

В рассмотренной ситуации по причине нарушения формы документов и начальник истца, и суд признали доказательства недопустимыми. Однако сам факт того, что сотруднику органов внутренних дел-мужчине нужно приводить доказательства, чтоб осуществлять уход за ребенком, свидетельствует о наличии дискриминации в этой сфере. Законодательное регулирование направлено на то, чтоб обеспечить эффективность работы органов внутренних дел, при этом необходимо отметить, что обращение сотрудников-мужчин с заявлением о предоставлении отпуска по уходу за ребенком является исключительным случаем, связанным с неординарными обстоятельствами, так как уход за новорожденным ребенком в большинстве своем осуществляют женщины.

Сложность при доказывании наличия объективных обстоятельств и формализм при разрешении данного вопроса нарушают права не только мужчин, но и детей, так как последние не получают надлежащего ухода и заботы. Важность деятельности сотрудников органов внутренних дел и выполняемых ими функций для государства и общества не вызывает сомнений, однако сложность доказывания наличия оснований для ухода в отпуск для осуществления заботы о ребенке сама по себе может быть расценена как дискриминация по половому признаку.

Как показал сравнительный анализ, логика ЕСПЧ и национальных судов Российской Федерации в вопросе предоставления отпуска по уходу за ребенком отцам также значительно отличается. Это свидетельствует о том, что закрепление в законе запрета дискриминации, в том числе по половому признаку, не является безусловной гарантией его практического осуществления. Прежде всего, сложность заключается в том, что бремя доказывания возложено на лиц, которые подверглись дискриминации. Однако приведение прямых или косвенных доказательств по данной категории дел зачастую является невозможным, так как работодатели, подвергающие дискриминации работников или потенциальных работников, не будут афишировать факт дискриминации. Исходя из этого представляется целесообразным закрепление в законодательстве обязанности работодателя доказывать факт отсутствия в его действиях дискриминации по отношению к работникам, обратившимся в суд с соответствующими заявлениями. В таком случае бремя доказывания будет возложено на ответчика, а не на истца, подвергшегося дискриминации по половому признаку. Кроме этого, доказывание отсутствия проявления дискриминации работодателем представляется более простым, чем сбор доказательств, подтверждающих данный факт, лицом, чьи права были нарушены из-за его половой принадлежности.

Обобщая вышеизложенное, дискриминацией является нарушение прав лица в зависимости от какого-либо признака, а также предпочтение одного лица перед другим из-за наличия или отсутствия

такого признака. Одной из наиболее распространенных форм дискриминации является дискриминация по половому признаку. Нарушению прав по данному основанию подвергаются представители обоих полов. Женщины наиболее подвержены дискриминации в трудовой сфере, а мужчины – в вопросе воспитания детей и ухода за ними. На проблему дискриминации по половому признаку неоднократно обращало внимание международное сообщество, принимая нормативно-правовые акты, направленные на искоренение дискриминации и стабилизацию равенства обоих полов во всех аспектах. Национальные правовые системы большинства современных государств также устанавливают запрет на дискриминацию и равенство мужчин и женщин. Однако, как показывает анализ материалов практики ЕСПЧ, дискриминация по половому признаку продолжает существовать и в современном обществе, так как «социально-психологические процессы, предубеждения и категориальные различия играют центральную роль в создании неравенства» [6].

Справедливо будет отметить, что в настоящее время дискриминация проявляется не настолько часто, как это было ранее, но тем не менее, существующие стереотипы относительно ролей и возможностей мужчин и женщин до сих пор остро проявляются в отдельных ситуациях. Причиной этого представляется длительное существование в общественном сознании представлений о положении мужчин и женщин и о функциях, которые они могут и должны выполнять. Ранее это можно было объяснить историческим контекстом и уровнем развития общественных отношений, однако в XXI веке различие в правах мужчин и женщин является рудиментом. Благодаря достижениям различных отраслей и доступности информации и у мужчин, и у женщин есть возможность реализовать себя в любой желаемой ими роли, поэтому предположение о невозможности человека выполнять те или иные задачи в силу его половой принадлежности является неосновательным, а ущемление в правах – недопустимым.

Сложность избавления от представлений относительно функций мужчин и женщин в менталитете наций становится причиной возникновения ситуаций, в которых мужчины и женщины лишаются определенных возможностей из-за их пола. Данную проблему решить в короткий срок не представляется возможным, что обуславливает дальнейшую актуальность исследования этого вопроса.

Пристатейный библиографический список:

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.)// Российская газета от 25 декабря 1993 г. N 237
2. Конвенция о ликвидации всех форм дискриминации в отношении женщин (Нью-Йорк, 18 декабря 1979 г.)// Сборник международных договоров СССР. М. 1983 г. Выпуск XXXVII
3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ//Собрание законодательства Российской Федерации от 17 июня 1996 г. N 25. Ст. 2954
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ//Собрание законодательства Российской Федерации от 7 января 2002 г. N 1 (часть I) ст. 1
5. Taylor D. Roebig. How Gender Discrimination Affects Women In The Workplace//[Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://florinroebig.com/workplace-discrimination-women/> (дата обращения: 21.02.2022)
6. Vincent J. Roscigno. Discrimination, Sexual Harassment, and the Impact of Workplace Power//[Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/2378023119853894> (дата обращения: 21.02.2022)
7. Конвенция Международной Организации Труда N 111 о дискриминации в области труда и занятий (Женева, 25 июня 1958 г.)//Ведомости Верховного Совета СССР. 1 ноября 1961 г. N 44. Ст. 448
8. Постановление Европейского Суда по правам человека от 2 декабря 2014 г. Дело "Эмель Бойраз против Турции" [Emel Boyraz v. Turkey] (Жалоба N 61960/08) (II Секция) (извлечение)// Бюллетень Европейского Суда по правам человека. Российское издание. N 3/2015
9. Решение Никифоровского районного суда Тамбовской области от 28 мая 2019 г. по делу № 2-250/2019//[Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/uzlq8TWtOhUm/> (дата обращения: 18.02.2022)
10. Апелляционное определение Московского городского суда от 10 декабря 2013 N 11-32418/13//[Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://study.garant.ru/#/document/120606336/paragraph/29:1> (дата обращения: 18.02.2022)
11. Постановление Европейского Суда по правам человека от 22 марта 2012 г. Дело "Константин Маркин (Konstantin Markin) против Российской Федерации" (жалоба N 30078/06) (Большая Палата)// Бюллетень Европейского Суда по правам человека. Российское издание. N 6/2012
12. Решение Октябрьского районного суда г. Краснодара от 3 декабря 2019 г. по делу № 2-3797/2019~М-4062/2019//[Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/0fEfKeDk21xu/> (дата обращения: 18.02.2022)
13. Решение Каменского городского суда Алтайского края от 4 июня 2018 г. по делу № 2–327/2018//[Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://sudact.ru/regular/doc/B6dQcecbZ4QR/> (дата обращения: 21.02.2022)

Для цитирования: Евсикова Е.В. Некоторые вопросы обеспечения и защиты прав человека в административно-деликтных отношениях в сфере миграционных правонарушений / Крымский филиал ФГБОУ ВО РГУП // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С.11-16

Евсикова Е.В.

*доцент кафедры административного и финансового права-
начальник отдела по организации научной и редакционно-
издательской деятельности Крымского филиала ФГБОУ ВО РГУП,
к.ю.н., доцент*

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ И ЗАЩИТЫ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА В АДМИНИСТРАТИВНО-ДЕЛИКТНЫХ ОТНОШЕНИЯХ В СФЕРЕ МИГРАЦИОННЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

Аннотация. В данной статье рассматриваются основы административной ответственности иностранных граждан и лиц без гражданства и базовые принципы привлечения указанных лиц к административной ответственности, направленные на обеспечение конституционных прав и свобод человека и гражданина. Автор проводит анализ мер административного наказания за незаконное осуществление иностранным гражданином или лицом без гражданства трудовой деятельности в Российской Федерации, за незаконное привлечение к трудовой деятельности в Российской Федерации иностранного гражданина или лица без гражданства и за нарушение правил привлечения иностранных граждан и лиц без гражданства к трудовой деятельности, осуществляемой на торговых объектах, а также анализ статистической данных динамики административно-деликтной ситуации по указанным правонарушениям. Также, в статье исследуются вопросы обеспечения конституционных прав и свобод человека и гражданина в случае применения административного выдворения за пределы Российской Федерации и выявляются проблемные аспекты его реализации. На основе проведенного анализа автором делаются свои выводы и предложения по усовершенствованию обеспечения и защиты прав человека в административно-деликтных отношениях с участием лиц, подлежащих административному выдворению.

Ключевые слова. Административно-деликтное законодательство; административное выдворение; миграционное правонарушение.

SOME ISSUES OF ENSURING AND PROTECTING HUMAN RIGHTS IN ADMINISTRATIVE AND TORT RELATIONS IN THE FIELD OF MIGRATION OFFENSES

Annotation. This article discusses the basics of administrative responsibility of foreign citizens and stateless persons and the basic principles of bringing these persons to administrative responsibility, aimed at ensuring the constitutional rights and freedoms of man and citizen. The author analyzes the measures of administrative punishment for illegal employment of a foreign citizen or a stateless person in the Russian Federation, for illegal employment of a foreign citizen or a stateless person in the Russian Federation and for violation of the rules for attracting foreign citizens and stateless persons to work carried out at retail facilities, as well as the analysis of statistical data on the dynamics of the administrative-tort situation for these offenses. Also, the article examines the issues of ensuring the constitutional rights and freedoms of man and citizen in the case of administrative expulsion from the Russian Federation and identifies problematic aspects of its implementation. Based on the analysis carried out, the author makes his conclusions and suggestions for improving the provision and protection of human rights in administrative-tort relations involving persons subject to administrative expulsion.

Keywords. Administrative and tort legislation; administrative expulsion; migration offense.

В настоящее время государство все больше внимания уделяет миграционным процессам и миграционным отношениям, что влечет за собой изменения в их административно-правовое регулирование, а также принятие ряда новых нормативно-правовых актов, направленных на усовершенствование правового регулирования административно-правового статуса иностранных граждан и лиц без гражданства, находящихся на территории Российской Федерации, и порядка применения мер административного принуждения к указанным лицам в случае нарушения режима пребывания или режима общественного порядка и общественной безопасности.

К таким актам, например, относятся Стратегия государственной национальной политики Российской Федерации на период до 2025 года (утверждена Указом Президента РФ от 19.12.2012 № 1666) [1], Концепция государственной миграционной политики Российской Федерации на период до 2025 (утверждена Президентом Российской Федерации 12.06.2012 г.) [2], и ряд других.

Однако, основа правового регулирования административно-деликтных правоотношений в данной сфере заложена в Конституции РФ. Так, в соответствии со ст. 62 Основным законом нашего государства иностранные граждане и лица без гражданства пользуются в Российской Федерации правами и несут обязанности наравне с гражданами России, кроме случаев, установленных федеральным законом или международным договором [3].

Вместе с тем, развитие административно-деликтных общественных отношений в сфере миграции и активное участие публичной власти в формировании системы миграционных правил ставит на повестку дня вопросы качественного правового регулирования административно-деликтных отношений в сфере миграции и привлечения к ответственности за нарушения установленных правил в сфере

миграции, а также обеспечение конституционных прав и свобод человека и гражданина в рамках применения административного наказания к иностранным гражданам и лицам без гражданства.

Следует отметить, что статьей 2.6 КоАП РФ [4] определен **национальный режим** привлечения к административной ответственности иностранных граждан и лиц без гражданства, т.е. указанные лица **подлежат административной ответственности на общих основаниях в установленном порядке осуществления производства по делам об административных правонарушениях.**

Таким образом, КоАП РФ занимает ведущее место в системе правового регулирования административно-деликтных отношений в сфере миграции. При этом, конституционные права и свободы человека и гражданина в рамках административно-деликтных отношений, в том числе в сфере миграции, реализуются на основе базовых конституционных принципов, часть из которых получила свое закрепление в нормах КоАП РФ, а другая часть еще требует своего детального закрепления и развития.

Так, принцип государственного языка осуществления производства по делам об административных правонарушениях гарантируется ст. 24.2 КоАП РФ и предоставляет право на переводчика иностранным гражданам и лицам без гражданства, что подразумевает обязательное ознакомление указанных лиц с таким правом в рамках осуществления административно-деликтных отношений. Как свидетельствует судебная практика, в случае отсутствия в протоколе об административном правонарушении отметки об ознакомлении указанных лиц с правом пользоваться услугами переводчика, судьи указывают на недостатки такого административного материала и в обязательном порядке возвращают его на доработку на этапе подготовки дела к рассмотрению [5].

Кроме того, иностранным гражданам и лицам без гражданства обеспечивается право выступать и давать объяснения, заявлять ходатайства и отводы, приносить жалобы на родном языке, либо на другом свободно избранном указанными лицами языке общения, если они не владеют государственным языком.

При этом, на указанных лиц также распространяется принцип презумпции невиновности, справедливости, соразмерности и индивидуализации административного наказания, т.е. с учетом характера совершенного правонарушения, размера причиненного вреда, степени вины правонарушителя, его имущественного положения и иных существенных обстоятельств дела [6].

В рамках данного исследования следует отметить базовые конституционные принципы юридической ответственности нашли свое отражение и закрепление в Проекте нового КоАП РФ, который закрепляет такие принципы административной ответственности, как: принцип законности, принцип равенства перед законом, принцип вины, принцип недопустимости повторного административного наказания за одно и то же административное правонарушение, принцип справедливости и соразмерности. Однако, законодатель не предусмотрел в Проекте КоАП РФ один из самых важных и неотъемлемых принципов – это принцип презумпции невиновности, что, по нашему мнению, является скорее недостатком Проекта КоАП РФ и требует доработки путем внесения данного принципа в Проект КоАП РФ, поскольку может повлечь нарушение прав и свобод человека и гражданина [7].

Как справедливо отмечает Гапонов Ю.В. [8], административные правонарушения, посягающие на миграционно-правовые отношения, обладают комплексом особенностей, позволяющих выделить данный вид правонарушений по родовому объекту посягательства.

Исходя из содержания положений закона иностранные граждане и лица без гражданства для осуществления трудовой деятельности в России должны иметь разрешение на работу либо патент, однако, в случае нарушения ими установленного порядка осуществления трудовой деятельности, они будут подлежать ответственности за незаконное осуществление иностранным гражданином или лицом без гражданства трудовой деятельности в РФ (ст. 18.10 КоАП РФ).

Кроме того, в случае незаконного привлечения к трудовой деятельности КоАП РФ предусматривает административную ответственность за незаконное привлечение к трудовой деятельности в РФ (ст. 18.15) и за нарушение правил привлечения указанных категорий лиц к трудовой деятельности, осуществляемой на торговых объектах (в том числе в торговых комплексах) (ст. 18.16).

При этом, санкции указанных статей предусматривают в качестве меры административного наказания не только административный штраф, но и административное выдворение.

Так, анализ положений КоАП РФ показывает, что минимальный размер штрафа по ст. 18.10 составляет 2000 руб., а максимальный – 7000 руб., санкция указанной статьи предусматривает также возможность наложения административного выдворения в качестве основного или дополнительного наказания, а по ст. 18.15 – минимальный – 2000 руб. для граждан, а максимальный – 1 000 000 руб. для юридических лиц.

В свою очередь, Проект нового КоАП РФ предусматривает более завышенную систему штрафных санкций с административным выдворением или без такового для физических лиц, однако, не предусматривает административное приостановление деятельности.

При этом, на фоне активного развития международных отношений и в условиях увеличения числа так называемых «трудовых мигрантов» особую актуальность приобретает вопрос влияния иностранных граждан и лиц без гражданства на динамику административно-деликтной ситуации в стране, а также противодействие правонарушениям и преступлениям с участием иностранных граждан и лиц без

гражданства, для которого нормативно-правовую базу формирует административно-деликтное законодательство Российской Федерации.

Анализ статистических данных Судебного Департамента при Верховном Суде РФ свидетельствует о динамике административно-деликтной ситуации в данной сфере:

- по ст. 18.10 в первом полугодии 2021 г. в суды общей юрисдикции на рассмотрение поступило 13 586 дел об административных правонарушениях данной категории, всего рассмотрено 13 430 дел, всего подвергнуто наказанию – 12 620 лиц, из них физических лиц – 12 620, которым назначено наказание в виде предупреждения – 1, административного штрафа – 12 466, выдворение (основное – 153, дополнительное – 4884; по вступившим в законную силу постановлениям наложено штрафов на сумму – 42 787 295 руб., из которых взыскано принудительно или уплачено добровольно: 7 961 199 руб. [9];

- по ст. 18.10 в 2020 г. в суды общей юрисдикции на рассмотрение поступило 19 623 дела об административных правонарушениях данной категории, всего рассмотрено 19 578 дел, всего подвергнуто наказанию – 18 334 лица, из них физических лиц – 18 334, которым назначено наказание в виде предупреждения – 5, административного штрафа – 18 287, выдворение (основное – 42, дополнительное – 6799; по вступившим в законную силу постановлениям наложено штрафов на сумму – 69510551 руб., из которых взыскано принудительно или уплачено добровольно: 10538073 руб. [10];

- по ст. 18.10 в 2019 г. в суды общей юрисдикции на рассмотрение поступило 28 438 дел об административных правонарушениях данной категории, всего рассмотрено 28 401 дел, всего подвергнуто наказанию – 25 585 лиц, из них физических лиц – 25 585, которым назначено наказание в виде предупреждения – 4, административного штрафа – 25 403, выдворение (основное – 178, дополнительное – 20459; по вступившим в законную силу постановлениям наложено штрафов на сумму – 95425300 руб., из которых взыскано принудительно или уплачено добровольно: 15804420 руб. [11];

- по ст. 18.10 в 2018 г. в суды общей юрисдикции на рассмотрение поступило 26 441 дело об административных правонарушениях данной категории, всего рассмотрено 26 398 дел, всего подвергнуто наказанию – 24233 лиц, из них физических лиц – 24 233, которым назначено наказание в виде предупреждения – 4, административного штрафа – 24 151, выдворение (основное – 78, дополнительное – 18 628; по вступившим в законную силу постановлениям наложено штрафов на сумму – 92 011 125 руб., из которых взыскано принудительно или уплачено добровольно: 18843375 руб. [12];

- по ст. 18.10 в 2017 г. в суды общей юрисдикции на рассмотрение поступило 26 814 дело об административных правонарушениях данной категории, всего рассмотрено 26 789 дел, всего подвергнуто наказанию – 24 600 лиц, из них физических лиц – 24 600, которым назначено наказание в виде предупреждения – 3, административного штрафа – 24 549, выдворение (основное – 48, дополнительное – 19 468); по вступившим в законную силу постановлениям наложено штрафов на сумму – 91 829 100 руб., из которых взыскано принудительно или уплачено добровольно: 20 127 411 руб. [13];

- по ст. 18.15 и 18.16 в первом полугодии 2021 г. в суды общей юрисдикции на рассмотрение поступило 15 086 дела об административных правонарушениях данной категории, всего рассмотрено 14 608 дел, всего подвергнуто наказанию – 8 860 лиц, из них юридических лиц – 4646, должностных лиц – 581 лицо, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица – 2887, физических лиц – 746, которым назначено наказание в виде предупреждения – 2405, административного штрафа – 4146, приостановление деятельности – 2309, выдворение (основное – 0, дополнительное – 11); по вступившим в законную силу постановлениям наложено штрафов на сумму – 528 599 401 руб., из которых взыскано принудительно или уплачено добровольно: 43 254 008 руб. [9];

- по ст. 18.15 и 18.16 в 2020 г. в суды общей юрисдикции на рассмотрение поступило 29 583 дела об административных правонарушениях данной категории, всего рассмотрено 29 208 дел, всего подвергнуто наказанию – 15651 лицо, из них юридических лиц – 9035, должностных лиц – 1337, лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица – 4055, физических лиц – 1224, которым назначено наказание в виде предупреждения – 4926, административного штрафа – 7297, приостановление деятельности – 3428, выдворение (основное – 0, дополнительное – 18; по вступившим в законную силу постановлениям наложено штрафов на сумму – 1 232 174 944 руб., из которых взыскано принудительно или уплачено добровольно: 94 174 994 руб. [10];

- по ст. 18.15 и 18.16 в 2019 г. в суды общей юрисдикции на рассмотрение поступило 27 453 дела об административных правонарушениях данной категории, всего рассмотрено 26 624 дел, всего подвергнуто наказанию – 15402 лица, из них юридических лиц – 9001, должностных лиц – 1191, лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица – 3891, физических лиц – 1319, которым назначено наказание в виде предупреждения – 3252, административного штрафа – 8058, приостановление деятельности – 4092, выдворение (основное – 0, дополнительное – 55); по вступившим в законную силу постановлениям наложено штрафов на сумму – 1 333 622 952 руб., из которых взыскано принудительно или уплачено добровольно: 147 917 592 руб. [11];

- по ст. 18.15 и 18.16 в 2018 г. в суды общей юрисдикции на рассмотрение поступило 25 169 дела об административных правонарушениях данной категории, всего рассмотрено 24 990 дел, всего подвергнуто наказанию – 15 420 лиц, из них юридических лиц – 9504, должностных лиц – 963, лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица – 3106, физических лиц – 1847, которым назначено наказание в виде предупреждения – 1984,

административного штрафа – 8808, приостановление деятельности – 4624, выдворение (основное – 4, дополнительное – 98); по вступившим в законную силу постановлениям наложено штрафов на сумму – 1 502 785 606 руб., из которых взыскано принудительно или уплачено добровольно: 154 799 932 руб. [12];

- по ст. 18.15 и 18.16 в 2017 г. в суды общей юрисдикции на рассмотрение поступило 21 838 дел об административных правонарушениях данной категории, всего рассмотрено 21 567 дел, всего подвергнуто наказанию – 13 332 лица, из них юридических лиц – 8872, должностных лиц – 887, лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица – 2228, физических лиц – 1345, которым назначено наказание в виде предупреждения – 1337, административного штрафа – 6985, приостановление деятельности – 5010, выдворение (основное – 0, дополнительное – 43); по вступившим в законную силу постановлениям наложено штрафов на сумму – 999 480 434 руб., из которых взыскано принудительно или уплачено добровольно: 117 150 212 руб. [13].

При этом, для граждан, должностных лиц и юридических лиц предусмотрены достаточно большие суммы штрафов. А для иностранных граждан и лиц без гражданства за совершение правонарушения в сфере незаконного осуществления трудовой деятельности – штраф с административным выдворением или без такового. Исходя из анализа статистических данных, можно отметить, что выдворение в качестве дополнительного наказания применяется в большей части дел, т.е. достаточно часто или практически всегда.

Возможность применения таких мер в отношении иностранных граждан и лиц без гражданства согласуется с конституционными положениями, согласно которым права любых лиц могут быть ограничены федеральным законом в целях защиты основ конституционного строя, нравственности [14].

Согласно ст. 3.10 КоАП РФ административное выдворение за пределы РФ заключается в принудительном и контролируемом перемещении через Государственную границу РФ за пределы РФ, а в случаях, предусмотренных законодательством РФ, - в контролируемом самостоятельном выезде из РФ.

При этом, административное выдворение за пределы РФ как мера административного наказания по ст. 18.10 КоАП РФ назначается судьей, который принимает решение о принудительном выдворении за пределы РФ или контролируемом самостоятельном выезде из РФ.

Таким образом, применение административной ответственности в виде штрафа или административного выдворения, является реакцией государства на соответствующее противоправное поведение иностранных граждан и лиц без гражданства в части осуществления ими незаконной трудовой деятельности и соответствует принципам соразмерности, справедливости и индивидуализации административного наказания с учетом уровня общественной опасности и степени тяжести данных правонарушений, оказывает воздействие на сознание и поведение иностранных граждан и лиц без гражданства в рассматриваемой сфере отношений, служит дальнейшему повышению их правосознания, способствует формированию позитивной социальной ответственности неопределенного круга лиц.

Устанавливая в качестве административного наказания не только административный штраф, но и административное выдворение, законодатель исходит из действительной необходимости применения к иностранному гражданину или лицу без гражданства такой меры ответственности вследствие совершения ими правонарушения в сфере осуществления незаконной трудовой деятельности, а также из ее соразмерности целям административного наказания с тем, чтобы обеспечить достижение справедливого баланса публичных и частных интересов в рамках административного судопроизводства.

При этом, назначение дополнительного наказания в виде административного выдворения за пределы РФ должно основываться на данных, подтверждающих необходимость применения к нарушителю такой меры ответственности в качестве единственно возможного способа достижения справедливого баланса публичных и частных интересов в рамках производства по делам об административных правонарушениях.

Однако, при решении вопроса о назначении наказания по делам об административных правонарушениях, влекущих возможность назначения наказания в виде административного выдворения за пределы РФ, суды должны учитывать такие критерии, как:

- характер и тяжесть правонарушения, совершенного заявителем;
- длительность пребывания заявителя в стране, из которой он высылается;
- срок, истекший после совершения нарушения, и поведение заявителя в течение этого срока;
- гражданство различных заинтересованных лиц;
- семейную ситуацию заявителя, в частности, длительность брака и другие факторы, свидетельствующие о реальности семейной жизни данной пары.

При этом, в случае назначения иностранному гражданину или лицу без гражданства административного наказания в виде выдворения за пределы РФ судья может применить такую меру обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, как помещение лица в специальное учреждение, которая заключается во временном лишении таких лиц свободы посредством их подконтрольного (поднадзорного) содержания в специальном учреждении до принудительного выдворения за пределы РФ, что, по мнению Конституционного Суда РФ, при соблюдении критериев обоснованности, пропорциональности и разумности нормативного установления и практического применения - само по себе не может рассматриваться как выходящее за пределы конституционной дискреции законодательной, исполнительной и судебной власти [15].

Однако, на практике, возникает ряд существенных сложностей в случае применения такой меры, связанных с ограничением свобод лиц, подлежащих административному выдворению за пределы РФ. Поскольку, прибегая к данной мере, судья обязан - исходя из того, что она является не чем иным, как одной из форм ограничения конституционного права на свободу и личную неприкосновенность, - основывать свое решение на всестороннем и объективном учете соответствующих обстоятельств (характер совершенного лицом административного правонарушения, предшествующее поведение этого лица, продолжительность его нахождения на территории Российской Федерации, наличие постоянного места жительства, семейное положение, состояние здоровья и т.п.), с тем чтобы избежать произвольного вторжения в сферу личной автономии индивида при исполнении постановления об административном выдворении иностранного гражданина или лица без гражданства за пределы Российской Федерации.

В данном ключе, следует отметить, что в число закрепленных КоАП РФ полномочий судьи по принятию решения о помещении иностранного гражданина или лица без гражданства, к которым применено административное наказание в виде принудительного выдворения за пределы РФ, в специальное учреждение не входит установление конкретных (определенных) сроков их содержания в этом учреждении, что приводит к серьезным нарушениям конституционных прав на свободу указанных лиц, поскольку продолжительность их нахождения в специальном учреждении обуславливается временем, необходимым для достижения цели исполнения постановления о назначении административного наказания в виде принудительного выдворения за пределы РФ, вследствие чего эти лица, по общему правилу, могут удерживаться в специальных учреждениях до их фактического перемещения через Государственную границу РФ. А по факту их содержание в таком специальном учреждении, особенно, в случае отсутствия государства, готового принять указанных лиц, продолжается непредсказуемо затяжной период и может достигать до истечения срока давности исполнения постановления, т.е. 2 года [15].

Кроме того, неопределенность относительно продолжительности содержания иностранного гражданина или лица без гражданства в специальном учреждении усугубляется и отсутствием в действующем КоАП РФ норм, предусматривающих судебный контроль - как по обращениям самого заинтересованного лица, так и по инициативе должностных лиц, ответственных за исполнение соответствующего постановления, - за законностью и обоснованностью сроков содержания в специальном учреждении вне зависимости от времени, прошедшего с момента помещения в такое учреждение, а равно от каких-либо иных факторов, препятствующих фактическому выдворению за пределы РФ.

В силу чего, предлагается пересмотреть существующие сегодня подходы к правовому регулированию противодействия правонарушениям в сфере совершения миграционных правонарушений, предусмотренных ст.ст. 18.10, 18.15, 18.16 КоАП РФ, с учетом принципов справедливости, соразмерности, индивидуализации и неотвратимости наказания для правонарушителей, необходимости достижения баланса публичных и частных интересов в рамках осуществления я производства по делам об административных правонарушениях данной категории в целях всестороннего, полного и объективного рассмотрения таких дел, посягающих на обеспечение режима пребывания иностранных граждан или лиц без гражданства на территории РФ, необходимости установления по каждому делу всех обстоятельств, подлежащих выяснению, в том числе лиц, совершивших противоправные действия (бездействие), вину в совершении административного правонарушения и разрешения дел об административных правонарушениях с учетом правовых позиций, содержащихся в постановлениях Пленума Верховного Суда РФ и позиций Конституционного Суда РФ.

Однако, при назначении наказания следует учитывать особенности применения наказания в отношении изучаемой категории дел, в том числе при привлечении к административной ответственности иностранных граждан и лиц без гражданства и применении к ним административного наказания в виде штрафа и административного выдворения за пределы РФ, применять последнее только в том случае, когда это является единственным и необходимым условием достижения баланса публичных и частных интересов в рамках разрешения дел данной категории с учетом всех обозначенных критериев: характера и тяжести совершенного правонарушения; длительности пребывания в стране; срока, истекшего после совершения нарушения, и поведения лица в течение этого срока; гражданства различных заинтересованных лиц; семейной ситуации лица, длительности брака и других факторы. По нашему мнению, только такой комплексный подход позволит обеспечить соблюдение конституционных прав и свобод граждан в рамках реализации административно-деликтных отношений с участием лиц, подлежащих административному выдворению.

Пристатейный библиографический список:

1. Указ Президента РФ от 19 декабря 2012 г. N 1666 "О Стратегии государственной национальной политики Российской Федерации на период до 2025 года" (с изменениями и дополнениями). [Электронный ресурс] // [Режим доступа] : <https://base.garant.ru/70284810/>.
2. [Указ Президента РФ от 31.10.2018 N 622 "О Концепции государственной миграционной политики Российской Федерации на 2019 - 2025 годы"](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_310139/942772dce30cfa36b671bcf19ca928e4d698a928/). [Электронный ресурс] // [Режим доступа] : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_310139/942772dce30cfa36b671bcf19ca928e4d698a928/

3. "Конституция Российской Федерации" (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020). [Электронный ресурс] // [Режим доступа] : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/
4. "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 06.03.2022). [Электронный ресурс] // [Режим доступа] : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/.
5. Справка Саратовского областного суда от 23 января 2019 г. по результатам изучения практики рассмотрения судами в 2017 г. дел об административных правонарушениях, связанных с незаконным осуществлением иностранным гражданином или лицом без гражданства трудовой деятельности в Российской Федерации либо незаконным привлечением иностранного гражданина или лица без гражданства к трудовой деятельности (статьи 18.10, 18.15 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях). [Электронный ресурс] // [Режим доступа] : <https://base.garant.ru/45134340/>
6. Руденко А.В. Соблюдение принципов соразмерности наказания и индивидуализации наказания при привлечении к административной ответственности / А.В. Руденко // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2016. - № 4 (25). – С. 77-81.
7. Евсикова Е.В. К вопросу о трактовании понятия и принципах административной ответственности в контексте реформирования административно-деликтного законодательства / Е.В. Евсикова, А.В. Пономарев / Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. – 2021. – Т. 7. № 2. – С. 22-236.
8. Гапонов Ю.В. Современные проблемы административной ответственности за нарушение миграционного законодательства / Общество и право, 2009. - № 2 (24). – С. 244-247.
9. № 1-АП «Отчет о работе судов общей юрисдикции по рассмотрению дел об административных правонарушениях»; Сводные статистические сведения о деятельности федеральных судов общей юрисдикции и мировых судей за 1 полугодие 2021 года. Данные судебной статистики. Судебный Департамент при Верховном Суде Российской Федерации. [Электронный ресурс] // [Режим доступа] : <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=5896>
10. № 1-АП «Отчет о работе судов общей юрисдикции по рассмотрению дел об административных правонарушениях»; Сводные статистические сведения о деятельности федеральных судов общей юрисдикции и мировых судей за 2020 год. Данные судебной статистики. Судебный Департамент при Верховном Суде Российской Федерации. [Электронный ресурс] // [Режим доступа] : <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=5671>.
11. № 1-АП «Отчет о работе судов общей юрисдикции по рассмотрению дел об административных правонарушениях»; Сводные статистические сведения о деятельности федеральных судов общей юрисдикции и мировых судей за 2019 год. Данные судебной статистики. Судебный Департамент при Верховном Суде Российской Федерации. [Электронный ресурс] // [Режим доступа] : <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=5258>.
12. № 1-АП «Отчет о работе судов общей юрисдикции по рассмотрению дел об административных правонарушениях»; Сводные статистические сведения о деятельности федеральных судов общей юрисдикции и мировых судей за 2018 год. Данные судебной статистики. Судебный Департамент при Верховном Суде Российской Федерации. [Электронный ресурс] // [Режим доступа] : <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=4891>.
13. № 1-АП «Отчет о работе судов общей юрисдикции по рассмотрению дел об административных правонарушениях»; Сводные статистические сведения о деятельности федеральных судов общей юрисдикции и мировых судей за 2017 год. Данные судебной статистики. Судебный Департамент при Верховном Суде Российской Федерации. [Электронный ресурс] // [Режим доступа] : <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=4476>.
14. Гутов И.В. Меры административно-правового принуждения, применяемые к иностранным гражданам и лицам без гражданства за нарушение ими миграционного законодательства / Пробелы в российском законодательстве. № 1. – 2015. – С. 274-277.
15. Постановление Конституционного Суда РФ от 23.05.2017 N 14-П "По делу о проверке конституционности положений статей 31.7 и 31.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с жалобой лица без гражданства Н.Г. Мсхиладзе". [Электронный ресурс] // [Режим доступа]: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_217172/

Для цитирования: Комлева А.Л. Обзор правовых предпосылок расширения НАТО / Науч.рук. Ю.С. Цветкова; ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С.16-20

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 Международного и морского права, старший преподаватель.*

ОБЗОР ПРАВОВЫХ ПРЕДПОСЫЛОК РАСШИРЕНИЯ НАТО

Аннотация. До 20 века все человечество развивалось однотипно: первобытнообщинный строй, рабовладельческий, феодальный, а затем капиталистический. В 1917 году в нашей стране наступает переломный момент - «Февральская революция». Происходят антиправительственные выступления, свержается действующая власть и появляется Временное правительство. Итогом данного волнения становится новая история России. Появляется первое социалистическое государство, которое в 1922 году станет называться СССР. В 1949 году на мировой арене

появляется еще один союз - Североатлантический, который своей целью делал противостояние СССР. Наша страна показала свое могущество в Великой Отечественной Войне и за ее капиталистическим движением стали следовать многие страны мира, но по мнению либеральных стран СССР должен находиться в "международной изоляции" и чтобы создать эту изоляцию нужен мощный инструмент - НАТО.

Ключевые слова. НАТО, расширение НАТО, Североатлантический Альянс, Российская Федерация.

OVERVIEW OF THE LEGAL PREREQUISITES FOR NATO ENLARGEMENT

Annotation. Until the 20th century, all mankind developed in the same way: primitive communal system, slave-owning, feudal, and then capitalist. In 1917, a turning point came in our country - the "February Revolution". There are anti-government protests, the current government is overthrown and a Provisional Government appears. The result of this unrest is a new history of Russia. The first socialist state appears, which in 1922 will be called the USSR. In 1949, another alliance appeared on the world stage - the North Atlantic Alliance, which aimed to confront the USSR. Our country showed its might in the Great Patriotic War and many countries of the world began to follow its capitalist movement, but according to liberal countries, the USSR should be in "international isolation" and to create this isolation, a powerful tool is needed - NATO.

Keywords. NATO, NATO enlargement, the North Atlantic Alliance, the Russian Federation.

С 1922 года в мире появились две противоборствующие стороны - капиталистический и социалистический блоки. Вторая мировая война дала социалистам развитие, к ним стали присоединяться новые страны. Капиталисты начали опасаться, что социалистический блок набирает обороты и заполняет все новые и новые территории, и для того, чтобы социалистическая идеология не стала доминирующей в мире, капиталистические страны решили объединиться в союз и признать СССР главной угрозой миру.

По словам одного из генеральных секретарей НАТО (Андерса Фог Расмуссена), Североатлантический альянс был создан для защиты безопасности стран – участниц от вторжения СССР.

4 апреля 1949 года был подписан Североатлантический пакт, который означал коллективную безопасность всех подписавших его стран. Все страны обязались защищать каждого участника договора в случае нападения на него. Официальная дата вступления в силу этого договора – 24 август 1949 года.

Согласно Североатлантическому договору 1949 года, НАТО ставит целью «укрепление стабильности и повышение благосостояния в Североатлантическом регионе». «Страны-участники объединили свои усилия с целью создания коллективной обороны и сохранения мира и безопасности».

[1]

Как говорил первый генеральный секретарь Исмэй Гастингс цель создания НАТО: «Не пускать Советский Союз, американцев держать внутри, а немцев подчинить». [2]

Чтобы облегчить контроль за безопасностью в мире, НАТО начинает свое расширение.

В 1952 году к договору присоединились Греция и Турция, в 1955 году Германия, а также в 1990 году, после объединения Германии, присоединилась территория бывшей ГДР, в 1982 году присоединилась Испания.

В 1999 году НАТО решило, что все страны, желающие вступить в альянс, должны сначала присоединиться к плану действий по членству в НАТО (ПДЧ), реализовать его, после чего НАТО оценит работу государства и начнет переговоры о вступлении, но стоит отметить, что участие в ПДЧ не является 100% гарантией того, что государство станет членом НАТО.

В 1999 году членами военно-политического блока стали Венгрия, Чехия и Польша. В 2004 году к альянсу присоединились семь стран - Болгария, Латвия, Литва, Румыния, Словакия и Эстония. В 2008 году Хорватия и Албания вступили в НАТО. В 2017 году Черногория стала членом блока. В 2020 году к ним присоединится Северная Македония.

Как отметила Юлия Плавунова в своей работе: «Важнейшей целью НАТО было обеспечение безопасности Западной Европы, так как она непосредственно соприкасалась с границами социалистического блока. США, превосходя по экономической и военной мощи все западноевропейские страны вместе взятые, с самого начала стали играть роль ведущей державы Североатлантического Альянса, и в результате этот "союз" превратился в достаточно мощный инструмент американского влияния на Европу». [3]

В начале 90-х годов на мир снова обрушились перемены. Социалистический блок начал распадаться, страны Восточной Европы одна за другой начали обретать независимость, и в результате Варшавский договор был упразднен. Исходя из этого, можно сделать вывод, что угроза, которой опасались страны НАТО, исчезла, и было бы логично, если бы Североатлантический альянс самораспустился, но этого не произошло. Альянс начинает переговоры со странами Варшавского договора и в 1991 году создает Совет Североатлантического сотрудничества, в будущем, а именно в 1997 году переименован в Совет Североатлантического партнерства.

В 1997 году НАТО дает приглашение о вступлении следующим странам – Польше, Венгрии и Чехии. В 1999 году, как упоминалось выше, страны присоединились к альянсу и таким образом начали расширение своих сил на восток.

Конечно, интерес к расширению НАТО связан не только с военно-политической точкой зрения, но и с экономической. В 21 веке происходит стремительный рост энергоёмкость и ресурсоёмкость экономики, что, в свою очередь, приводит к тому, что качество жизни конкретной страны будет

определяться в первую очередь доступом к природным ресурсам. Особенно остро проблема проявляется в развитых странах с высоким уровнем жизни. С этой точки зрения территория Российской Федерации представляет особый интерес для запада, поскольку там расположено 60-70% мировых запасов сырья.

Билл Клинтон, являясь президентом США в 1994 году, подписал документ, в котором говорится о готовности применить силу для получения доступа к сырью: «США весьма заинтересованы в беспрепятственном доступе к сырью за рубежом... Когда на карту могут быть поставлены жизненные интересы нации, применение нами силы будет решительным и, если это необходимо, односторонним». [4]

Исходя из этого, можно сделать вывод, что США ради своих интересов могут использовать мощь альянса против России, так как наша страна богата природными ресурсами, например, такими, как нефть, природный газ, каменный уголь, которые занимают ведущую роль в современном обществе.

Несмотря на довольно открытую политику в отношении СССР и России, обе страны говорили о вступление в альянс.

Первая попытка была предпринята в 1954 году. Впервые о вступлении в НАТО наша страна заговорила в 1952 году, когда Иосиф Сталин встретился с послом Франции Луи Жу, который заявил, что альянс является исключительно мирной организацией, на что Иосиф Сталин ответил: «Если она такая мирная, то почему бы нам туда не вступить?». Конечно, эта речь не была серьезным заявлением о вступлении. Однако в 1954 году СССР предложил заключить договор о коллективной безопасности в Европе и одновременно с этим направил США, Великобритании и Франции заявку на вступление в альянс.

В то время СССР был единственной страной из всех бывших антигитлеровских коалиций за пределами НАТО, что также отметил министр иностранных дел Вячеслав Молотов.

США, Франция и Британия ожидаемо ответили отказом. Они прекрасно понимали, что заявка СССР была лишь ловким дипломатическим ходом, и сочли ее пропагандистским шагом, чтобы «сбить с толку и разделить участников альянса». В ответ они поставили Москве невыполнимые условия: вывести войска из Австрии и Германии, ликвидировать военные базы на Дальнем Востоке и начать переговоры о разоружении. [5]

Вторая попытка состоялась в 1991 году, когда Борис Ельцин обратился к альянсу, заявив, что готов рассматривать вступление России в него как "долгосрочную политическую цель". НАТО не сделало Россию полноправным членом, но заключило с ней сотрудничество. Так, в 1994 году Россия была включена в программу "Партнерство ради мира", а в 1997 году был создан совместный постоянный совет (СПС), который позволил России и НАТО проводить двусторонние консультации. Однако ситуация в Югославии нарушила отношения между Североатлантическим альянсом и Россией. Напомним, что в 1999 году НАТО объявило о начале военной операции против Югославии, Россия не поддержала действия альянса, а, наоборот, оказала Сербии помощь, в том числе гуманитарную.

В 2000 году в интервью BBC журналист Дэвид Форста задал вопрос В.В. Путину «Возможно ли, что Россия когда -нибудь присоединится к НАТО?» на что президент ответил, что Россия хочет равноправных и доверительных отношений, поэтому Россия готова вступить в альянс, но только если она будет принимать участие в решениях и обсуждениях, то есть быть полноправным участником и партнером. Так же Владимир Владимирович в данном интервью отметил, что правительство нашей страны отрицательно высказывается на счет расширения НАТО на восток. [6]

В 2001 году на встрече В.В. Путина и Д. Буша огласили документ, который был рассекречен. В нем говорилось о том, что в 1954 году СССР направил ноту всем странам, участвующим в Североатлантическом договоре. В этой ноте сказано, что Советское правительство выражает готовность рассмотреть совместно с заинтересованными правительствами вопрос о расширении Североатлантического пакта, путем присоединения СССР. НАТО заявило, что данное предложение носит нереалистичский характер. Стоит отметить, что президент России сказал, что со стороны России враждебного отношения к НАТО нет, но организация является военной и движется к нашим границам, именно это и является основой в позиции страны. [7]

Так же в одном из интервью в 2017 году В.В. Путин заявил, что на дебатах с Б. Клинтон он ему предлагал рассмотреть вопрос о возможности вступления России в НАТО. По словам российского президента, Клинтон ответил: «Ну, а что же, я не против». Путин отметил, что на этих словах «вся американская делегация занервничала». [8]

Подводя итог о позиции России в отношении НАТО важно отметить, что враждебного отношения не было ни в период 20 века, когда СССР был главным врагом альянса, ни в настоящее время, несмотря на то, что в июле 2016 года Россия была признана новой угрозой для безопасности стран НАТО и ее сдерживание является официальной миссией.

Разные правительства в разное время неоднократно поднимали вопрос о присоединении России к ряду стран-участниц, и ни разу это не получило успешного и положительного ответа.

Если рассматривать НАТО как угрозу для безопасности нашей страны, то она, безусловно, присутствует. Например, после принятия Венгрии, Чехии и Польши в качестве стран-членов североатлантический союз получил возможность перебросить свою армию на восток. В их распоряжении

поступили сотни аэропортов, где они смогут сосредоточить свои военные самолеты. Калининград, который расположен недалеко от границы с альянсом, находится в большой опасности.

В настоящее время остро обсуждается вопрос о вступлении Украины в НАТО. В 1992 году Украина присоединилась к Совету Североатлантического сотрудничества, в 1994 году стала участником программы "Партнерство ради мира", а в 1997 году подписала документ под названием "Хартия об особом партнерстве между НАТО и Украиной".

В марте 2018 года Украина стала официальным кандидатом на членство, получив статус партнера с расширенными возможностями 2020.

Владимир Владимирович Путин в своем недавнем выступлении отметил, что в последние годы под предлогом учений на территории Украины практически постоянно присутствовали военные контингенты стран НАТО. Система управления украинскими войсками уже интегрирована с натовскими. Это означает, что командование украинскими вооруженными силами, даже отдельными частями и подразделениями может напрямую осуществляться из натовских штабов.[9]

Уже сейчас подписан документ, разрешающий вооруженной силе иностранных государств в 2022 году проводить совместные учения на территории Украины, в том числе и страны НАТО будут принимать в этом непосредственное участие.

Таким образом, мы можем прийти к выводу, что в дальнейшем Альянс может использовать территорию Украины, как театр потенциальных военных действий.

Если Украина вступит в НАТО, безопасность наших границ будет поставлена под сомнение еще больше. Например, время подлета американских ракет сократится до нескольких минут и, конечно же, заставит Россию отреагировать на такую угрозу.

Андрей Клеин – российский посол в Лондоне считает, что «Вступление Украины в НАТО будет иметь целый комплекс последствий, которые для нас имеют неприемлемый абсолютно и недопустимый характер», так же он отметил, что НАТО будет размещать на Украине базы и другие инфраструктуры, это создаст неприемлемую угрозу, которую нам придется с большим трудом, с большими экономическими затратами отражать.[10]

Опасность вступления Украины в НАТО также отмечена доступом к Черноморскому акваторию. Черное море - единственный доступ для нашей страны в незамерзающе воды, и доступ к нему будет угрожать коммерческому судоходству, экономическому, культурному и иному сотрудничеству с иностранными державами, но это не единственная угроза. Как известно, в нашей стране много силы сосредоточено на Черноморском флоте, приблизив НАТО к нему, мы теряем уверенность в безопасности этого и других регионов.

В настоящее время в Очакове существует Центр морских операций, который был построен американским правительством, что позволяет обеспечивать действия кораблей НАТО, включая применение ими высокоточного оружия против российского Черноморского флота и нашей инфраструктуры на всем Черноморском побережье.

Василий Колташов, глава Центра политэкономических исследований сказал, «Кроме того, вступление Украины в НАТО будет означать постоянную угрозу российским морским путям на Черном море. Они будут перманентно провоцировать кризисы на линии движения торговых судов».[11]

Так же, в обращении к гражданам Российской Федерации президент подчеркнул тот факт, что вступление Украины в НАТО действительно подрывает безопасность нашей страны. «Другими словами, выбор способов обеспечения безопасности не должен создавать угрозы для других государств, а вступление Украины в НАТО – это прямая угроза безопасности России». [12]

Мы считаем, что программа расширения НАТО подрывает безопасность нашей страны, а неспособность участвовать в североатлантическом союзе является нарушением его основополагающего принципа "открытых дверей".

О том, что Россия не может является участницей альянса высказалась и Мэри Саротт, историк международных отношений в Университете Джона Хопкинса, она сказала: «Я не думаю, что Владимира Путина в первую очередь интересует историческая точность, но я считаю, что он искренне огорчен тем, что порядок после окончания холодной войны не предусматривает участия России». [13]

Фармазян Р. в своей работе сказал: «Расширение Североатлантического альянса однозначно является угрозой внешней безопасности Российской Федерации хотя бы потому, что Россия не рассматривается даже как потенциальный член НАТО, а это значит, что Россия не получит в какой-либо форме права вето на решения НАТО нигде, кроме российской территории (альянсом не признаются исключительные военно-политические права РФ на пространство бывшего СССР). [14]

Для того чтобы защитить нашу страну от действий альянса, стоит создать свой военно-политический блок со странами, которые могут подвергаться риску со стороны НАТО, а также со странами, с которыми у нас есть как сухопутные, так и морские границы. Не менее важно заключать соглашения с альянсом, которые включают действия в случае возникновения каких-либо разногласий, в том числе о том, если такие разногласия подрывают безопасность обеих сторон.

Бывший председатель Государственной Думы Г.Н. Селезнев высказывал свою точку зрения. Он считает, что, альтернативной натовской концепции решения мировых проблем, основанной на военном давлении, является система двусторонних соглашений и деятельность Организации по безопасности и

сотрудничеству в Европе, которая уже доказала свою дееспособность в мирном разрешении международных споров. Россия, по словам спикера, может создать собственную систему безопасности, предложив гарантии государствам Прибалтики, Восточной и Южной Европы, а для этого необходимо развивать с ними многосторонние связи. Россия не отказывается от сотрудничества с НАТО, но при условии соблюдения ее геополитических интересов в целом. Председатель Государственной Думы отметил особую значимость союза России и Белоруссии, который является важнейшим фактором сдерживания экспансии Альянса. Он призвал предпринимать конкретные шаги для поддержки народов, подверженных агрессии НАТО. [15]

Таким образом, можно прийти к выводу, что расширение НАТО оказывает негативное влияние на Россию, как в политической, так и в экономической сферах. НАТО угрожает безопасности нашей страны. Для повышения безопасности необходимо сохранять существующие и заключать новые различные соглашения о сотрудничестве с НАТО, а также с другими странами, не являющимися членами Североатлантического альянса.

Пристатейный библиографический список:

1. Североатлантический договор (подписанный в Вашингтоне 4 апреля 1949 года) // Официальный сайт НАТО URL: https://www.nato.int/cps/ru/natohq/official_texts_17120.htm
2. Инфоурок «Россия и НАТО»/Лекция №12 URL: <https://infourok.ru/lekcija-rossiya-i-nato-5465479.html>
3. Плавунова Ю. «Отчет о парламентских слушаниях в Государственной Думе Российской Федерации на тему "Военные и иные угрозы безопасности России в связи с расширением НАТО». – Московский журнал международного права 1999;(3):116-126. <https://doi.org/10.24833/0869-0049-1999-3-116-126>
4. СМИ «Почему расширение НАТО представляет угрозу для России. МЕМОРАНДУМ» URL: <https://www.pravda.ru/news/world/903901-pochemu-rasshirenie-nato-predstavljaet-ugrozu-dlja-rossii/>
5. СМИ ««Почему бы нам туда не вступить?»: как Москва пыталась присоединиться к НАТО» URL: <https://postnews.ru/a/6731>
6. СМИ «Усиление НАТО у границ России» URL: <https://www.vesti.ru/article/2676697>
7. Совместная пресс-конференция президента Российской Федерации В.В.Путина и президента США Дж.Буша / Министерство иностранных дел Российской Федерации URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/humanitarian_cooperation/1687273/
8. СМИ «Путин предлагал Клинтону рассмотреть вариант вступления РФ в НАТО» URL: <https://tass.ru/politika/4310986>
9. СМИ «Обращение Президента Российской Федерации» URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/67828>
10. СМИ «Чем россиянам грозит вступление Украины в НАТО» URL: <https://news.rambler.ru/world/47773207-chem-rossiyanam-grozit-vstuplenie-ukrainy-v-nato/>
11. СМИ «Чем россиянам грозит вступление Украины в НАТО» URL: <https://vz.ru/turbopages.org/vz.ru/s/politics/2021/12/15/1115766.html>
12. СМИ «Обращение Президента Российской Федерации» URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/67828>
13. СМИ «Как одержимость Америки расширением НАТО играет в украинском кризисе» URL:<https://www.vox.com/22900113/nato-ukraine-russia-crisis-clinton-expansion>
14. Фармазян Р. Новый миропорядок: проект североатлантистов // Мировая экономика и международные отношения. - 2004. - № 10. - С. 78-83.
15. Плавунова Ю. «На слушаниях АнтиНАТО. Отчет о парламентских слушаниях в Государственной Думе Российской Федерации на тему "Военные и иные угрозы безопасности России в связи с расширением НАТО» URL: <https://www.mjil.ru/jour/article/viewFile/1599/1500>



РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Для цитирования: Барановская В.П. Арктическая политика Финляндии / Науч.рук. д.ю.н., профессор А.С. Скаридов; ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С. 21-24

Барановская В. П.

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

Научный руководитель: д.ю.н, профессор Скаридов А.С.

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

АРКТИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ФИНЛЯНДИИ

Аннотация. В данном исследовании автор анализирует экономические и внешнеполитические цели Финляндии в Арктике, лежащие в их основе интересы и соотношение между видением и реальностью. В статье рассматривается роль арктического статуса для Финляндии, который подразумевает ее право на участие в принятии решений и в экономической эксплуатации региона.

Ключевые слова. Финляндия, Арктический совет, Арктическая стратегия Финляндии 2021 г., арктическая политика Финляндии, стратегические меры.

FINLAND'S ARCTIC POLICY

Annotation. This study analyses Finland's economic and foreign policy objectives in the Arctic, its underlying interests and the relationship between vision and reality. The article examines the role of Arctic status for Finland, which implies its right to participate in decision-making and in the economic exploitation of the region.

Keywords. Finland, Arctic Council, Finnish Arctic Strategy 2021, Finnish Arctic Policy, strategic measures.

Финляндия – государство в Северной Европе, на востоке Скандинавского полуострова. Южный берег омывается водами Финского и Ботнического заливов Балтийского моря.

В регионе параллельно действуют до шести уровней регулирования (общее международное право, региональные конвенции, право ЕС, национальные законы, местные и муниципальные правила, а также целый ряд необязательных норм и других механизмов «мягкого права») [6, с. 1]. В статье рассмотрена позиция Финляндии как арктического государства, основанная на нормах международного права и национального законодательства.

В 1989 году Финляндия предприняла инициативу по организации сотрудничества восьми арктических государств по охране арктической окружающей среды. Эта инициатива вылилась в проведение конференции на уровне министров в Рованиemi в 1991 г. В настоящее время Финляндия является членом Арктического совета.

Финская промышленность располагает знаниями и современными технологиями в таких сферах, как строительство в арктических условиях, экологические технологии в Арктике, развитие арктических инфраструктуры и перевозок, а также ледового судоходства [9].

Арктический совет – это важнейший межправительственный орган, «международный форум высокого уровня» в арктическом регионе, который призван содействовать развитию международного сотрудничества, координации национальных политик и взаимодействию арктических государств, сообществ аборигенных и других народов, населяющих Арктику, по общим для них проблемам, в частности, по вопросам устойчивого развития и природоохранной деятельности в Арктике [8, с. 83].

Укрепление Арктического совета – это непрерывный процесс, целью которого является расширение арктического сотрудничества в меняющихся условиях. Сотрудничество между уходящим и приходящим председателями поддерживает непрерывность работы Арктического совета. Углубление сотрудничества между председателем и рабочими группами повышает эффективность Арктического совета в целом. Финляндия приветствует это развитие и принимает активные действия для его продолжения.

На практическом уровне арктическая политика Финляндии на рубеже 2010-х годов строилась на основе сотрудничества между различными министерствами. В каждом министерстве назначен человек, ответственный за вопросы Арктики. Министерство иностранных дел играет ведущую роль в арктической политике Финляндии, но практически все министерства имеют интересы в Арктическом регионе, которые сотрудничество между министерствами стремится объединить [5, с. 24]. Сотрудничество между министерствами имело большое значение при составлении Арктической стратегии.

Первый документ финской арктической стратегии был опубликован в 2010 году. Основной вклад в разработку стратегических документов внесла Арктическая рабочая группа, назначенная канцелярией премьер-министра. Состав Рабочей группы менялся, но характерно, что он был межведомственным: например, документ 2010 года был подготовлен группой людей, в которую входили представители

десяти министерств [7, с. 625]. Межведомственный состав рабочей группы указывает на то, что содержание стратегии отражает более общие дискурсы, происходящие в финском государственном управлении, а не иллюстрирует точку зрения одного министерства.

В настоящее время действует Арктическая стратегия Финляндии 2021 года. Данная Стратегия арктической политики определяет ключевые цели Финляндии в Арктическом регионе и выделяет наиболее важные приоритеты для их достижения. Стратегия утверждена Правительством и определяет цели арктической политики на следующие два срока его полномочий – до 2030 года.

Цель Финляндии – мирный Арктический регион, характеризующийся конструктивным сотрудничеством. Необходимо избегать роста напряженности и конфликтного потенциала. Стратегия арктической политики определяет четыре приоритетных направления деятельности Финляндии в Арктике:

1. Изменение климата, смягчение последствий и адаптация
2. Население, содействие благополучию и правам саамов как коренного народа
3. Экспертиза, средства к существованию и передовые исследования
4. Инфраструктура и логистика [2].

Через Стратегию арктической политики и ее приоритеты Финляндия содействует достижению целей Повестки дня в области устойчивого развития (Повестка дня на 2030 год) в Арктическом регионе. Связь между приоритетами Стратегии и целями устойчивого развития (ЦУР) рассматривается в связи с каждым приоритетом.

Арктические интересы Финляндии и арктический опыт актуальны для всей страны, и, с другой стороны, арктический характер всей Финляндии поддерживает и укрепляет международный имидж Финляндии как арктической страны в международном контексте. На международном уровне используется несколько определений Арктического региона в зависимости от контекста. Провинция Лапландия имеет особое значение, когда мы говорим об арктическом регионе Финляндии в географическом контексте. Помимо Лапландии, регионы Северная Остроботния, Кайнуу и Северная Карелия участвуют в арктическом сотрудничестве, и особенно в региональном сотрудничестве в рамках Баренцева Евро-Арктического Совета.

В целом, Стратегия Финляндии предусматривает реализацию следующих стратегических мер:

- Укрепление ведущей роли Финляндии в смягчении последствий изменения климата и постепенном отказе от ископаемых видов топлива путем развития децентрализованного производства возобновляемой энергии, климатически ориентированной инфраструктуры и строительства, и др.;
- Оказание влияния для укрепления участия жителей Арктики и региональных субъектов в международном арктическом сотрудничестве и подготовке арктической политики Финляндии;
- Развитие устойчивого и круглогодичного туризма в Арктическом регионе;
- Поддержка работы Арктического экономического совета, направленной на укрепление сотрудничества между экономическими операторами в регионе;
- Эффективное влияние на развитие международного экологического регулирования судоходства в рамках Международной морской организации (ИМО), например, путем дальнейшего эффективного внедрения Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс);
- Планирование обновления финского ледокольного флота и активизация сотрудничества в области зимней навигации с соседними странами;
- Укрепление развития инфраструктуры судоходства и картографических данных в Арктическом регионе посредством гидрографических исследований;
- Финансирование исследований, связанных с арктическими условиями в целом, будет контролироваться и развиваться в сотрудничестве между различными административными ветвями, и др [2].

Пандемия COVID-19 и возможные дальнейшие пандемии, риск которых повышается из-за таких явлений, как оттаивание вечной мерзлоты, подчеркивают необходимость уделять больше внимания угрозам здоровью и безопасности здравоохранения, а также особым проблемам, с которыми сталкиваются малонаселенные арктические районы. Они должны быть обеспечены соответствующими телекоммуникациями и транспортным сообщением, чтобы, например, медицинская помощь могла быть быстро доставлена тем, кто в ней нуждается. Арктический совет будет играть ключевую роль и в борьбе с угрозами здоровью. Дополнительная ценность, создаваемая Советом, частично основана на том, что он служит форумом для проведения переговоров и принятия решений совместно с коренными народами и связывает арктические регионы Северных стран, России и Северной Америки. Кроме того, возрастет значение высококачественной научной деятельности рабочих групп Арктического совета.

Финляндия ведет постоянные диалоги по вопросам внешней политики, политики безопасности и оборонного сотрудничества по ситуации с безопасностью в Арктике как на двусторонней, так и на многосторонней основе. Финляндия продолжает привлекать внимание к возможности созыва Арктического саммита, который мог бы, с одной стороны, позволить поднять экологические вопросы на повестку дня Арктического совета на самом высоком уровне, а с другой – создать возможный форум для решения вопросов политики безопасности, которые не входят в мандат Арктического совета. Силы

обороны Финляндии участвуют в арктическом исследовательском сотрудничестве и проводят военные учения на севере, как на национальном уровне, так и совместно со своими международными партнерами. Сила Финляндии заключается в боеспособных силах обороны, созданных для действий в арктических условиях и обладающих арктической экспертизой высокого международного уровня [2].

В качестве примера таких исследований можно отметить учения Arctic Challenge, проводимые в нечетные годы. Они являются наиболее важными международными учениями ВВС Финляндии в рассматриваемом регионе. В 2021 году учения возглавляла Норвегия [11].

Стоит также обратить внимание на иную деятельность, проводимую Финляндией в Арктическом регионе. В качестве примера можно отметить проект IVA-ForestFires.

В арктических государствах ведется работа над национальными стратегиями, проектами и планами по сокращению выбросов, связанных с лесными пожарами. Проект IVA-ForestFires в Финляндии посвящен лесным пожарам в Фенноскандии в условиях меняющегося климата и лесного покрова. Проект обобщает текущие знания о возникновении, мониторинге, моделировании и ликвидации лесных пожаров в Фенноскандии и прилегающих регионах. Кроме того, проект исследует, как лесные пожары могут способствовать выбросам черного углерода над Арктикой в рамках Арктической стратегии Финляндии [3, с. 55].

Финляндия постоянно подчеркивает необходимость укрепления Арктического совета и арктической политики Европейского союза. Основные глобальные ориентиры Стратегии включают Парижское соглашение и Цели устойчивого развития, принятые ООН (Повестка дня на 2030 год), Конвенцию ООН о биологическом разнообразии 1992 г., Конвенцию ООН по морскому праву (UNCLOS) 1982 г., а также Декларация ООН о правах коренных народов 2007 г., и др. В качестве сквозных тем всего арктического сотрудничества Финляндия подчеркивает необходимость соблюдения принципов устойчивого развития, гендерного равенства и недискриминации.

В рамках арктической политики Финляндии стоит также отметить Соглашение о сотрудничестве в области авиационного и морского поиска и спасания в Арктике 2011 года. В приложении к документу отмечены границы поисково-спасательных районов каждого из его членов. Так, границей между поисково-спасательными районами Финляндии и Российской Федерации, Финляндии и Норвегией, и Финляндией и Швецией является сухопутная граница между ними. К поисково-спасательному району Финляндии относятся следующие территории:

- от точки стыка сухопутных границ Финляндии, Норвегии и Швеции на юг вдоль сухопутной границы между Финляндией и Швецией до точки пересечения этой границы с Северным полярным кругом;
- на восток вдоль Северного полярного круга до точки его пересечения с сухопутной границей между Финляндией и Российской Федерацией;
- на север вдоль сухопутной границы между Финляндией и Российской Федерацией до точки стыка сухопутных границ Финляндии, Норвегии и Российской Федерации; и
- далее до точки стыка сухопутных границ Финляндии, Норвегии и Швеции [1].

Поисково-спасательные возможности остаются проблемой в связи с ростом экономической деятельности, судоходства и воздушного движения в Арктике. В связи с этим эффективная реализация "Соглашения о сотрудничестве в области авиационного и морского поиска и спасания в Арктике" приобретает важное значение. Создание Арктического форума береговой охраны является положительным шагом. Под эгидой Арктического форума береговой охраны Пограничная охрана Финляндии укрепляет сотрудничество с участниками поисково-спасательных операций для обеспечения безопасности на море. Целью является обмен передовым опытом, согласование стандартных операционных процедур и содействие оперативной совместимости [10].

Глобальная конкуренция вызывает большой интерес и озабоченность у бизнеса и промышленности. В Арктическом регионе это означает как большие возможности для роста, так и чрезвычайно острую международную конкуренцию. Арктический регион обладает значительным экономическим потенциалом, который может принести пользу Финляндии. Увеличение морских перевозок в Северном Ледовитом океане и эксплуатация природных ресурсов в регионе – это возможность для финского опыта [7, с. 626].

«Финский опыт» проецируется как опыт, связанный со специфическим пониманием Арктического региона как северного и экологически отличного, экстремального и хрупкого: экстремальные условия, преобладающие в Арктическом регионе – ледяной покров, арктический холод и сильные ветры – создают ряд дополнительных проблем для операций. Финляндия имеет большой опыт работы в холодных районах северных широт, что предлагает компаниям отличные возможности для использования новых деловых возможностей, открывающихся в Арктике.

Следует отметить, что, несмотря на членство Финляндии в Арктическом совете и ее активную международную деятельность, с географической точки зрения арктичность Финляндии имеет одну ключевую проблему: ни одно научное или международное определение не идентифицирует Финляндию как полностью арктическую страну [4, с. 75]. Однако, можно с уверенностью говорить о то, что в политическом контексте создан образ Финляндии как арктической страны (в том числе благодаря ее активному участию в международных конвенциях и различных мероприятиях на мировой арене).

Арктическая география Финляндии, национальный опыт, вытекающий из нее, участие Финляндии в арктическом сотрудничестве и ее арктическая и/или северная национальная история и культура создают переплетение, различные стороны которого тесно связаны и которые в совокупности выступают в качестве строительных блоков финского самопонимания и Арктической Финляндии в представлениях финской арктической политики.

Пристатейный библиографический список:

1. Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902395150>
2. Finland's Strategy for Arctic Policy. Publications of the Finnish Government 2021:55 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-943-4>
3. Expert group on Black carbon and methane. 3rd Summary of Progress and Recommendations Report / Arctic Council Secretariat, 2021. – 90 p.
4. Käräjälähtö N. Suomen arktisen politiikan taloudelliset ja ulkopoliittiset tavoitteet muuttuvassa toimintaympäristössä / Syksy, 2020. – 93 p.
5. Repo J. Suomen arktisuus geopolitiittisena konstruktiona / Helsingfors universitet, 2015. – 95 p.
6. Ringbom H. Introduction // Regulatory Gaps in Baltic Sea Governance. – 2018. – №. 18. – P. 1 – 6.
7. Väättänen V. Securing Anticipatory Geographies: Finland's Arctic Strategy and the Geopolitics of International Competitiveness // Geopolitics. – 2019. – №. 2. – P. 615 – 638.
8. Левит В.Т. Арктический совет как важнейший орган международного сотрудничества в сфере охраны природы и устойчивого развития в Арктике // Законность и правопорядок в современном обществе. – 2014. – №. 18. – С. 82 – 87.
9. Официальный сайт Арктического совета [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://arctic-council.org/ru/about/states/finland/>
10. Официальный сайт Министерства иностранных дел Финляндии [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://um.fi/documents/35732/0/Finland%27s%20Chairmanship%20Program%20for%20the%20Arctic%20Council%20%281%29.pdf/b13cda82-7b03-df0a-f86b-1d3e06b8041f?t=1533205711183>
11. Официальный сайт Министерства обороны Финляндии [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.defmin.fi/files/5066/Examples_on_international_training_and_exercise_events_in_2021.pdf

Для цитирования: Бразовская Я.Е. Мировой океан и коммерческое использование морских пространств / ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С. 24-32

Бразовская Я.Е.

ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова.

Кафедра Международного и морского права, доцент.

МИРОВОЙ ОКЕАН И КОММЕРЧЕСКОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МОРСКИХ ПРОСТРАНСТВ

Аннотация. Размышляя о коммерческом использовании морских пространств, автор настоящей статьи попытался насколько это возможно кратко осветить наиболее интересные факты о Мировом океане. Затронул вопросы влияния человеческой деятельности на океан и расширение вариативности коммерческого использования его пространств. Уделил внимание существенным механизмам правового регулирования коммерческого использования морских пространств от делимитации до обеспечения безопасности. В заключении автором сделаны выводы и внесены предложения.

Ключевые слова: морское право, делимитация морских пространств, виды коммерческого использования океана.

WORLD OCEANS AND COMMERCIAL USE OF MARITIME AREA

Annotation. The author of this article has been reflecting on the commercial use of maritime spaces, to be tried, as briefly as possible, to highlight the most interesting facts about the oceans. The author touched upon the impact of human activity on the ocean and the expansion of the variability of the commercial use of its spaces. In the article paid attention was paid to the essential mechanisms of legal regulation of the commercial use of maritime spaces from delimitation to maritime security. In conclusion, the author draws conclusions and makes suggestions.

Keywords: maritime law, maritime delimitation, types of commercial use of the ocean.

Прежде чем начать рассуждения о коммерческом использовании морских пространств, следует ответить на вопрос: что мы знаем о Мировом океане и его морских пространствах? Как осуществляется его правовое регулирование и что принято понимать под коммерческим использованием моря? Ответив на данные вопросы, и, зная существующие и перспективные виды коммерческой деятельности на море, мы сможем без труда ответить на главный вопрос: как обеспечивается безопасность коммерческого использования моря?

Что мы знаем о Мировом океане и его морских пространствах?

Общепризнано, что жизнь на Земле зародилась в Мировом океане, хотя стоит отметить, что некоторые ученые полагают, что колыбелью жизни на Земле могли стать геотермальные источники¹. Менее оспоримым является утверждение о необъятном океаническом пространстве². Океаническое пространство покрывает около 140 миллионов квадратных миль, что составляет более 71 % поверхности Земли, а две трети мирового океана, или 45% поверхности Земли — это морские районы за пределами национальной юрисдикции.

Мировой океан является важным источником пищи, полезных ископаемых и энергии. Океаны с очень давних времен истории человечества способствовали развитию международной торговли и расширению экономических связей. Каждый день в океане происходит множество событий, которые оказывают влияние на нашу жизнь, например: судоходство, рыболовство и производство энергии, отдых и туризм, использование круизных судов или лодок, подводное плавание. По данным американского Национального управления океанических и атмосферных исследований³ об экономике океана, в американских компаниях работает в два раза больше людей в зависимых от океана областях, чем в сельскохозяйственном секторе, что подтверждает значимость использования океана для экономики.

В современном мире мы практически все знаем о сухопутной территории, у нас есть подробные карты всех ее уголков, люди свободно перемещаются по автомобильным дорогам, по речным, морским и воздушным путям. Однако применительно к использованию морских пространств для жизнедеятельности человека стоит констатировать, что большая часть жителей планеты по-прежнему живет в пределах 200-мильной исключительной экономической зоны и тесно с ней связаны. А изученность мирового океана по мнению морского биолога Джона Копли меньше, чем 5 %⁴. Принято считать, что в настоящий момент человечество обладает гораздо более точными данными о поверхности Луны, Марса и Меркурия, чем о водной оболочке нашей собственной планеты⁵. Основной причиной неизученности глубоководного моря является физическая ограниченность доступности данного пространства. Глубоководное море покрывает примерно 60% твердой поверхности Земли, представляет по объему 90% океанов и представляется крупнейшим биомом на Земле и одной из самых богатых экосистем в мире, хотя и наименее изученной.

Конечно, нельзя сказать, что мы совсем ничего не знаем про Мировой океан и его обитателей. Ученые, используя спутники, радары и математические расчеты, создали карту океанского дна с разрешением около 2-5 км (по некоторым данным 0,5 км), которая предоставляет достаточно примерное представление о рельефе дна, течениях, температурах и общем уровне воды. Наука не стоит на месте, и современные технологии постепенно открывают новые возможности для более высокоточных измерений и отслеживания динамики водной экосистемы. Если в 1950-1960 годах точность измерений глубины моря определялась метрами, к 1980-1990 годам удалось добиться полуметровых систем разрешения, то сейчас стандартное разрешение измеряется в дециметрах, но есть и решения, которые позволяют получать сантиметровую точность⁶.

Необходимо ли нам вообще знание о Мировом океане? С точки зрения философии знания являются бесполезны при отсутствии четкой структуры и всеобъемлющего определения того, что же такое знание. Изучение океанов, точные топографические данные позволяют создать модели взаимодействия со средой, а на практике улучшится понимание логистических процессов, хозяйственного оборота рыбаков и организаций, занимающихся добычей полезных ископаемых, позволят предотвратить техногенные катастрофы. К примеру, обладая данными о температуре в течениях, можно определить оптимальное место для размещения акваферм, зная ветровую нагрузку определить, где лучше поставить энергетические установки и так далее.

В условиях все большего охвата хозяйственной деятельностью Мирового океана, знание среды позволит понимать причины различных инцидентов, выработать решения ликвидации их последствий и уменьшить ущерб.

Ученые считают, что в Мировом океане сконцентрировано огромное количество различных ресурсов, в том числе **«топлива будущего» - газогидратов**. Их запасы вдвое превышают общемировые запасы всех традиционных видов топлива - угля, нефти и природного газа - и содержат в шесть раз больше никеля, в десятки раз - кобальта, в два раза - марганца. Важной особенностью глубоководных руд является высокое процентное содержание металлов, равное или в разы превосходящее показатели наземных месторождений⁷. Важность научных знаний и подтверждение их скудности можно продемонстрировать на следующем примере: ранее ученые заверяли, что глубоководные полезные ископаемые концентрируются в основном в районах международной зоны морского дна, однако более новые данные демонстрируют, что значительная концентрация запасов всех трех видов морских руд (до 20% - для ЖМК, до 50% - для КМК и до 40% - для ГПС) располагаются внутри исключительных экономических зон⁸.

¹ По словам одного из авторов работы, биофизика, сотрудника Оснабрюкского университета (Германия) и профессора МГУ им. Ломоносова Армена Мулджиджана <https://rg.ru/2013/04/30/bulion-site.html>

² В мире насчитывается 63 моря и 5 океанов. Самое чистое море — море Вэдделла, омывающее побережье Антарктиды. Самое глубокое море — Филиппинское, его максимальная глубина составляет 10265 метров. А Саргассово море занимает наибольшую площадь из всех морей Земли.

³ Электронный ресурс <https://www.noaa.gov/>

⁴ Загадки морских глубин. Тайны морских глубин. <https://mariannatravel.ru/zagadki-morskih-glubin-tainy.html>

⁵ Исследования Мирового океана как шаг на пути к устойчивому развитию человечества 28.07.2020. <https://rg.ru/2020/07/28/issledovaniya-mirovogo-okeana-kak-shag-na-puti-k-uzстойчивому-razvitiyu-chelovechestva.html>

⁶ Там же.

⁷ Исследования Мирового океана как шаг на пути к устойчивому развитию человечества. 29 июля 2020 г. <https://sk.ru/news/issledovaniya-mirovogo-okeana-kak-shag-na-puti-k-uzстойчивому-razvitiyu-chelovechestva/>

⁸ Глубоководные руды: современное состояние изучения и перспективы освоения. Владислав Стрекопытов. 15 января 2018 г. Интервью с заместителем директора ФГУП ВНИИ Океангеология, профессором СПбГУ, доктором геолого-минералогических наук, членом Юридической и технической комиссии Международного органа по морскому дну (МОМД) ООН Г.А. Черкашэвым. <http://rareearth.ru/pub/20180115/03656.html>

Стоит констатировать что применительно к глубоководной добыче ресурсов на данный момент она не рентабельна, безусловно дальнейшее развитие технологий вполне способно изменить данную ситуацию. В 2017 году произошло революционное событие в морской горной отрасли⁹ — впервые была проведена добычная операция в трог Окинава, с глубины 1500 м успешно было поднято промышленное количество сульфидной руды. Также в 2017 году бельгийская компания GSR успешно провела испытания коллекторной системы в своем контрактном районе на железомарганцевой корке (ЖМК) на глубине 5000 м.

К настоящему времени Международный орган по морскому дну¹⁰ одобрил 28 пятнадцатилетних контрактов¹¹ на разведку в Тихом, Индийском и Атлантическом океанах, на которые приходится более 1,3 миллиона квадратных километров океанического дна. Россия имеет три 15-летних контракта с Международным органом по морскому дну: два участка в Тихом океане (железомарганцевые конкреции - ЖМК и кобальтоносные железомарганцевые корки – КМК, а также один в Атлантическом (полиметаллические сульфиды) - ГПС.

Стоит признать, что большинство реализуемых контрактов представляют собой затянувшиеся научно-исследовательские кампании, не обладающие коммерческой жизнеспособностью¹², однако безусловно закладывают основу для коммерческой эксплуатации минеральных ресурсов с учетом снижения техногенных рисков, присущих добыче ресурсов.

Как осуществляется правовое регулирование морского пространства и что принято понимать под коммерческим использованием моря?

Долгие годы Мировой океан подпадал под действие доктрины «свободного моря», действовавшей с XVII века и предполагающей свободу Мирового океана от чьей-либо юрисдикции. Еще Гуго Гроций провозглашал, что «общие потребности человечества и интересы международной торговли требуют признания открытости морей» (принцип *mare liberum*).

Государства имеющие выход в открытое море в целях обеспечения безопасности провозглашали границей своих «морских владений» линию горизонта, видимого с берега, позже государства стали применять правило «пушечного выстрела»¹³ в среднем 3 мили (примерно, 4.8 км) от берега.

Большая часть Мирового океана была провозглашена свободной и не принадлежащей ни одному государству. Доктрина «свободного моря» и принцип определения прилегающих акваторий с помощью пушечного выстрела оставались основой международного права в области использования океана вплоть до 1945 года.

Со временем приоритет территориальной безопасности стал дополняться притязаниями на морские ресурсы прибрежного государства, так, например, США, установив новые правила рыбной ловли и добычи ресурсов, находящихся на морском дне, в водах, прилегающих к территории США, увеличили принадлежащее им морское пространство намного большее, чем обычные 3 мили.

Невиданная интенсификация морской деятельности государств, в условиях научно-технической революции потребовала кодификации и прогрессивного развития международного морского права с учетом объективных потребностей в такой кодификации.

С этой целью в 1958 г. в Женеве состоялась I Конференция ООН по морскому праву, в основу работы которой были положены проекты универсальных конвенций, разработанные в 1949-1957 гг. Комиссией международного права ООН. В конференции участвовало 86 государств, т.е. подавляющее их число на тот момент. Конференция разработала и приняла четыре Женевские конвенции по морскому праву 1958 г., а именно: **Конвенцию об открытом море; Конвенцию о территориальном море и прилегающей зоне; Конвенцию о континентальном шельфе; Конвенцию о рыболовстве и охране живых ресурсов моря**¹⁴.

Конвенции получили широкое признание государств, ставших их участниками, положили начало кодификации и прогрессивному развитию современного морского права.

Однако первая Женевская конференция не смогла достичь заметного единодушия по весьма важному вопросу — о предельной ширине территориального моря. Одни государства выступали за трехмильный лимит (Австралия, Германия, Катар, Великобритания и США), другие за двенадцатимильный лимит (Алжир, Куба, Индия, Индонезия и СССР), третьи, такие как Камерун, Гамбия, Мадагаскар и Танзания - за 50 миль¹⁵. Иначе говоря, речь шла о переделе территории государств, имеющих морское побережье.

На существенное изменение международного морского права, пересмотр Женевских конвенций повлияло появление в начале 60-х годов большого числа независимых развивающихся государств,

⁹ Там же.

¹⁰ Международный орган по морскому дну организация посредник государств-участников Конвенции ООН по морскому праву, которая организует и контролирует деятельность в Районе в целях управления ресурсами дна морей и океанов и его недр за пределами национальной юрисдикции. Часть XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года и Соглашения 1994 года об осуществлении части XI Конвенции.

¹¹ Международный орган по морскому дну и глубоководная добыча <https://www.un.org/ru/chronicle/article/21824>

¹² Пункт 12. Руководящие рекомендации контракторам по оценке возможного экологического воздействия разведки морских полезных ископаемых в Районе вынесены Юридической и технической комиссией ISBA/25/LTC/6/Rev.1 <https://isa.org.jm/files/files/documents/25ltc-6-rev1-ru.pdf>

¹³ Идея принадлежала голландскому публицисту Корнелиусу фон Бинкершоку.

¹⁴ Стоит отметить, что эти конвенции и в настоящее время имеют силу для участвующих в них государств. Положения Конвенций в той степени, в которой они декларируют общепризнанные нормы международного права, в частности, международные обычаи, должны уважаться и другими государствами.

¹⁵ «Свое море». На пушечный выстрел. https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30032446&pos=4;-88#pos=4;-88

которые потребовали создания нового морского права, отвечающего интересам этих государств, а равно и возникновение в результате научно-технической революции новых возможностей освоения Мирового океана и его ресурсов.

Специально для обсуждения этого вопроса в 1960 г. в Женеве была созвана **вторая Конференция ООН по морскому праву**. Но и она окончилась безрезультатно. В итоге некоторые новые независимые государства, особенно возникшие в результате деколонизации, стали расширять свои территориальные воды вплоть до 200 морских миль¹⁶ или же устанавливать прибрежные экономические и рыболовные зоны, подчиненные их исключительной юрисдикции, шириной до 200-300 миль. Возникла сложная и опасная ситуация в деле исследования и использования Мирового океана на равноправной основе всеми государствами с должным учетом их географического положения и интересов применительно к Мировому океану.

Стоит отметить, что ООН предпринимала усилия по обеспечению мирного, основанного на сотрудничестве и закрепленного законодательно, использования морей и океанов, в интересах как отдельных стран, так и всего человечества. Провозглашалось установление эффективного международного использования океанского и морского дна за пределами действия национальной юрисдикции. Был создан Комитет Организации Объединенных Наций по морскому дну¹⁷ и подписан договор, запрещающий размещение ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения на дне морей и океанов.

В 1972 году Генеральная Ассамблея ООН приняла Декларацию Конференции ООН по проблемам окружающей среды (Стокгольмская конференция), провозгласившую ресурсы дна и недр морей и океанов за пределами действия национальной юрисдикции, а также ресурсы таких зон, общим достоянием человечества.

В целях решения проблемы исследования и использования Мирового океана на равноправной основе как одной из острой и глобальной проблемы, по решению Генеральной Ассамблеи ООН в 1973 г. была созвана **III Конференция ООН по морскому праву**. Всего в рамках конференции в период с 1973 по 1982 годы было проведено 11 сессий, результатом работы стало подписание в декабре 1982 г. на Ямайке Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.

Конвенция¹⁸ провозгласила регулирование всех основных видов деятельности государств по исследованию и использованию пространств и ресурсов Мирового океана. Важно подчеркнуть, что достичь столь благоприятного результата удалось благодаря методу работы конференции, принятие ее текста на основе консенсуса, т.е. отсутствия возражения против устанавливаемого юридического правила со стороны какого-либо государства-участника конференции, и «пакетного подхода» — принятия решений применительно к различным группам устанавливаемых норм с учетом неразрывной связи между ними. Государства-участники проявляли готовность поступиться некоторыми своими интересами применительно к какой-то группе норм при условии, что их существенные права и интересы будут в должной мере отражены в другой группе норм.

Из преамбулы Конвенции следует, что ее целью является установление **«правового режима для морей и океанов, который способствовал бы международным сообщениям и содействовал бы использованию морей и океанов в мирных целях, справедливому и эффективному использованию их ресурсов, сохранению их живых ресурсов, изучению, защите и сохранению морской среды»**.

Конвенция ООН по морскому праву внесла новые элементы в регулирование деятельности государств в Мировом океане:

- определен статус Международного района морского дна за пределами континентального шельфа и режим разработки его ресурсов;
- зафиксирован правовой режим исключительной экономической зоны и вод архипелага;
- введен институт транзитного прохода судов через международные проливы, перекрытые территориальными водами;
- усилена защита морской среды и исследований в различных по правовому режиму частях Мирового океана;
- разработана система мирного урегулирования международных споров.

Итак, Конвенция определяет юридический статус обозначенных в ней морских пространств (территориальное море, прилегающая зона, открытое море, континентальный шельф и т.д.) и их пределы (границы) в целях установления их юридического режима, т.е. совокупности прав и обязательств участников Конвенции применительно к пространству, имеющему данный статус.

¹⁶ Некоторые страны Латинской Америки, в частности, Чили и Перу объявили о своих притязаниях на морские акватории, прилегающие к их берегам на расстояние до 200 миль. В 1952 году Чили, Эквадор и Перу подписали декларацию, в которой объявили зоной своей юрисдикции расстояние в 200 морских миль. К ним присоединились Никарагуа, а впоследствии аналогичную норму установило африканское государство Сьерра-Леоне.

¹⁷ 18.12.1967 г. формирование Комитета по морскому дну (Ad Hoc Committee on the Peaceful Uses of the Sea-Bed and the Ocean Floor beyond the Limits of the National Jurisdiction, Резолюция ГА ООН 2340(XXIII)).

¹⁸ Конвенцию ООН по морскому праву подписали 168 государств, а также ЕЭС и от имени Намибии Совет ООН по Намибии. Россия стала участницей Конвенции по морскому праву в 1997 г. Конвенция вступила в силу 16.11.1994 после того, как ее ратифицировали и стали ее участниками 60 государств, многие другие государства соблюдают ее на практике. Например, США не ратифицировали Конвенцию, однако признали ее нормы, за исключением относящихся к режиму дна, общепризнанными обычными нормами и, следовательно, обязательными для США.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. и Женевские конвенции по морскому праву 1958 г. являются бессрочными международно-правовыми актами и сохраняют свою юридическую силу для их государств-участников.

Согласно ст. 311 Конвенции ООН по морскому праву, она имеет преимущественную силу в отношениях между государствами-участниками перед Женевскими конвенциями по морскому праву 1958 г., т.е. в том случае, когда два государства являются одновременно участниками Конвенции 1982 г. той или иной конвенции 1958 г. Это, разумеется, не касается тех пространств Мирового океана, юридический статус и режим которых не был определен в конвенциях 1958 г.

Помимо указанных выше конвенций международное морское право включает значительное число других международных соглашений и международных обычаев.

Виды коммерческой деятельности на море и последствия такой деятельности

Термин «коммерция» - с латинского «commercium» (торговля). С 60-х гг. XX столетия применительно к праву происходит синонимичность терминов «торговое», «коммерческое», основой послужило создание ГА ООН в 1966 г. Комиссии ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ). В ряде документов комиссии подчеркивалось о необходимости широкого толкования термина «коммерческое» (торговое), с тем чтобы он охватывал вопросы, вытекающие из всех отношений торгового характера.

Применительно к использованию морских пространств в коммерческих целях под коммерческой деятельностью следует понимать деятельность, имеющую своей целью получение прибыли и/или рыночного дохода, в том числе с учетом процесса производства конечного продукта, товара или услуги.

Первоначальное использование моря и его ресурсов изменяется, и это связано прежде всего с научно-техническим прогрессом и растущими потребностями человека. Первоначальные рыболовство и судоходство, со временем не только модернизируются, но дополняются новыми видами использования дна океанов и морей. Приведем некоторые примеры: прокладка подводного коммуникационного кабеля (первый был проложен в 1850-х годах и предназначался для передачи телеграфного трафика, первый трансатлантический телеграфный кабель начал функционировать 16 августа 1852 года), трубопровод (в 1865 г. первый трубопровод построили в Пенсильвании, США, хотя двумя годами ранее Дмитрий Менделеев предложил доставлять нефть с бакинских нефтяных приисков до морского порта не в бочках, а по трубам, но его предложение не было принято), ветроэнергетика¹⁹ (в 2005 году ученые из Стэнфордского университета провели исследования потенциального развития мировой ветроэнергетики и получили результаты, что ветер способен дать в семь раз больше электроэнергии),²⁰ волноэнергетика (с 1985 года в Норвегии работает первая в мире промышленная волновая станция мощностью 850 кВт.²¹ в 2008 г. вошла в коммерческую эксплуатацию эксплуатация волновая электростанция в районе Агусадора (Португалия) на расстоянии 5 км от берега,²² в 2006 году получен российский патент № 2006121511 (023345) «Волновая энергетическая установка»²³) и т. д.

Сегодня человечество не только по-новому использует возможности Мирового океана, но в значительной степени отдаляется от прибрежной зоны, уходя все дальше и дальше от берега, например, добывающая, энергетическая, аквакультурная и транспортная инфраструктуры все чаще создаются на шельфе.

Важным является то, что коммерческое использование морских пространств не должно наносить ущерб окружающей среде, однако мы наблюдаем обратное, нерациональное рыболовство, загрязнение океана пластиком, отходами с морских и речных судов, и нефтяных танкеров, бороздящих морские просторы по всему земному шару и нередко перевозящих опасные и особо опасные грузы. В настоящее время темпы исчезновения биологических видов во всем мире, по меньшей мере, в десятки и сотни раз превышают средние показатели за последние 10 миллионов лет, и эти темпы возрастают²⁴. Около одного миллиона видов (или 13%) в настоящее время находятся под угрозой исчезновения, хотя риск исчезновения существенно варьируется в зависимости от таксонов²⁵. В мире за 40 лет численность диких животных сократилась почти на 60%, при этом, по данным Всемирного фонда дикой природы, число позвоночных млекопитающих снизилось почти на 90%²⁶.

¹⁹ По прогнозам с помощью этих плавучих турбин оффшорная ветроэнергетика будет удовлетворять 3% спроса на электроэнергию в Европе сегодня и 25% - к 2050 году. <https://ru.euronews.com/green/2021/05/17/cl-05-offshore-energy>

²⁰ Применение ВИЭ на морских нефтедобывающих платформах. Тимур Урусов, Аника Чебан. Журнал № 2, 2019 г. http://zvt.abok.ru/articles/610/Primenenie_VIE_na_morskih_neftedobivayuschih_platformah

²¹ Как гнать энергию из ... волны. 27.03.2009 14:27. <https://vecherka.ru/articles/society/41838/>

²² Разработка отечественной поплаково-волновой микро-электростанции. Елисеев А.В., Велькин В.И., Шеклеин С.Е., Лаврешин А.С., ОАО «OceanRusEnergy», Уральский федеральный университет (Екатеринбург). <https://dropdoc.ru/doc/112586/%3Bdoc>.

²³ Плюсы волновой энергетики // Журнал «Юный техник» 2007 № 06 <http://litres.ru/chitat/ru/%D0%96/zhurnal-yunij-tehnik/yunij-tehnik-2007--06/15>

²⁴ Пункт 24 Глобальной рамочной программы в области биоразнообразия на период после 2020 года: Научно-техническая информация в поддержку обзора обновленных целей и задач, а также связанных с ними индикаторов и исходных параметров <https://www.cbd.int/doc/c/a52f/08e7/bdfd827de907abcb7c72ad70/sbsta-24-03-add2-ru.pdf>

²⁵ IPBES (2019). Доклад о глобальной оценке биоразнообразия и экосистемных услуг Межправительственной научно-политической платформы по биоразнообразию и экосистемным услугам. IPBES secretariat, Bonn, Germany. <https://ipbes.net/global-assessment>

²⁶ WWF (2020). Living Planet Report -2020: Bending the curve of biodiversity loss. WWF, Gland, Switzerland. <https://livingplanet.panda.org/en-us/>

Отметим, что по оценкам ученых²⁷, более 650 000 морских млекопитающих — дельфинов, китов и морских свиней — ежегодно серьезно травмируются или погибают в результате промышленного рыболовства. Креветочные траулеры выбрасывают от 60 до 80 % своего улова, что делает их бизнес чрезвычайно разрушительным для окружающей среды. Или, например, такой вид рыболовства, как донное траление, при котором тяжелые сети тащат по морскому дну для сбора рыбы и моллюсков, что представляется крайне разрушительным для морской среды. Донное траление буквально очищает дно океана от жизни, приводит к изменению ландшафта дна и разрушает среду обитания, одновременно выделяя углерод в воду. Некоторые считают его подводным эквивалентом сплошной вырубке леса. Профессор зоологии доктор Лес Уотлинг, изучавший донное траление, называет его «самым разрушительным из всех действий, которые люди совершают в океане».²⁸

Обеспечение безопасности коммерческого использования океана

Вопросы управления океанами обсуждаются и пытаются разрешаться как на международном уровне посредством принятия международных соглашений, конвенций, так и посредством проведения различных обсуждений на неправительственных, межправительственных и многосторонних форумах и встречах. Секретариаты многосторонних соглашений по окружающей среде занимаются вопросами сохранения и сбалансированного использования специфических живых ресурсов океанов с различных точек зрения.

Безопасность коммерческого использования морских пространств и его ресурсами осуществляется прежде всего на основании юридически обязательного рамочного договора об управлении океанами - Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, которая создает всеобъемлющий режим, охватывающий все аспекты пространства океанов от определения границ до контроля за состоянием окружающей среды, научных исследований, рыбного промысла и других видов экономической и торговой деятельности, технологий и урегулирования споров по вопросам океанов.

Часть V UNCLOS относится к исключительной экономической зоне. Статьи 55-57 устанавливают ИЭЗ, а также права и обязанности прибрежных государств в ИЭЗ, включая **«суверенные права в том, что касается изучения и эксплуатации, сохранения живых и неживых природных ресурсов и управления ими»** и устанавливают внешние границы ИЭЗ.

Часть VII UNCLOS относится к сохранению живых ресурсов морей за пределами территориальных вод и управлению ими (Раздел 2). В Части XII UNCLOS говорится о защите и сохранении морской среды.

Несмотря на то, что в UNCLOS предусмотрены также права и обязанности по отношению к районам вне зоны национальной юрисдикции и что эта Конвенция была подкреплена Соглашением ООН об осуществлении Части XI (1994 года), Соглашением ООН о рыбных запасах (1995 года), Соглашением ФАО о содействии соблюдению рыболовными судами в открытом море международных мер по сохранению живых ресурсов и управлению ими (1993 года), **все еще остаются серьезные проблемы в соблюдении обязательств.**

Обратим внимание на обеспечение безопасности на примере некоторых сфер коммерческого использования моря - рыболовство, биоразнообразие и судоходство.

На международном уровне безопасность промышленного рыболовства для окружающей среды регулируется Конвенцией²⁹ о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря 1958 г. Согласно положениям которой каждое государство имеет право на то, чтобы его граждане занимались рыболовством в открытом море, с учетом охраны живых ресурсов открытого моря (п. 1 ст.1). В Конвенции дается достаточно интересное определение «охрана живых ресурсов открытого моря», под которой понимаются меры, направленные на «обеспечение оптимума устойчивой добычи ресурсов, необходимых для достижения максимума снабжения продуктами питания и другими морскими продуктами. Программы охранительных мер должны составляться таким образом, чтобы в первую очередь обеспечивать снабжение пищей человека» (ст. 2).

При этом необходимо понимать, что защита морского биоразнообразия за пределами действия национальной юрисдикции является приоритетной задачей для всего человечества. Примером всеобъемлющего юридически обязательного инструмента, относящегося к одному из конкретных аспектов управления океанами, сохранению и использованию водного биоразнообразия, является **Конвенция о биологическом разнообразии** 1992 г., в которой рассматриваются инструменты, породившие идею интегрированного управления океанами и концепцию «экосистемного подхода».

Так **интегрированное управление водными ресурсами** – это система управления, основанная на учете всех видов водных ресурсов с учетом интересов различных отраслей водопользования, вовлечения всех заинтересованных сторон в принятие решений, в целях эффективного использования водных, земельных и других природных ресурсов в интересах устойчивого обеспечения требований природы и общества в воде.

²⁷ Коммерческое рыболовство: как рыба попадает из открытого моря в ваш супермаркет <https://www.peta.org/issues/animals-used-for-food/factory-farming/fish/commercial-fishing/>

²⁸ Там же.

²⁹ Опубликовано Морское право и практика, № 5, Информационный сборник, вып. 38, изд-во «Морской транспорт», Л., 1959 год.

Для разработки международного юридически обязывающего документа по **морскому биоразнообразию в районах за пределами действия национальной юрисдикции (BBNJ)** в 2017 году была созвана межправительственная конференция (IGC)³⁰. На проведенных заседаниях отмечалось, что невыполнение Стратегического плана в области сохранения и устойчивого использования биоразнообразия на 2011-2020 годы ставит под угрозу осуществление Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года³¹.

Решением 14/2 от 2018 г. отмечается важность выработки Сценариев Концепции в области биоразнообразия на период до 2050 года. Концепция на период до 2050 г. «Жизнь в гармонии с природой» подразумевает, что «к 2050 году биоразнообразии ценится по достоинству, сохраняется, восстанавливается и разумно используется, поддерживая экосистемные услуги и здоровое состояние планеты, принося выгоды, необходимые для всех людей».

Применительно к безопасности коммерческого судоходства отметим лишь некоторые международные акты, например, касающиеся охраны человеческой жизни на море, предупреждения столкновений судов, спасания, конструкции и оборудования судов, комплектования экипажей, пользования сигналами и связью. В частности, государства неоднократно заключали с учетом развития и изменения условий мореплавания соглашения об охране человеческой жизни на море. Последний вариант **Конвенции об охране человеческой жизни на море (СОЛАС)** был одобрен на конференции, созванной Межправительственной морской организацией (с 1982 г. - Международная морская организация) в Лондоне в 1974 году. В Конвенции и Протоколе к ней 1978 года установлены обязательные положения, касающиеся конструкции судов, противопожарной безопасности, спасательных средств, достаточных для обеспечения всех пассажиров и членов судовой команды в случае аварии или возникшей опасности, состава экипажа, правил плавания ядерных судов и др. В Конвенцию 1974 года и Протокол 1978 года в последующем были внесены поправки, учитывающие технические достижения в этой области.

Действующие в настоящее время **Международные правила предупреждения столкновения судов были приняты в 1972 году** и определяют порядок пользования сигналами (флажными, звуковыми или световыми), применения радиолокаторов, расхождения и скорости судов при их сближении и др.

Вопросы спасания на море регулируются **Конвенцией по поиску и спасанию на море 1979 года и Конвенцией о спасании 1989 года. (SALVAGE)**³².

Общие положения, относящиеся к обязанностям государства в отношении обеспечения безопасности плавания судов, плавающих под его флагом, оказания помощи и ответственности в случае столкновения, содержатся в Конвенции об открытом море 1958 года и в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

Начиная с середины 80-х годов текущего столетия, участились случаи совершения преступных актов, направленных против безопасности морского судоходства, которые квалифицируются как терроризм на море (захват судна силой или путем угрозы силой, убийства или взятие заложников на захваченных судах, разрушение оборудования на судах или их уничтожение). Такие акты совершаются во внутренних водах, в территориальном море и за его пределами. Эти обстоятельства побудили международное сообщество заключить в 1988 году **Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, и Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против стационарных платформ на континентальном шельфе**. Указанные соглашения предусматривают меры борьбы с терроризмом на море, возлагая на их участников осуществление этих мер.

Безусловно стоит отметить, что приведенные выше международные акты — это лишь малая часть документов в большей или меньшей мере оказывающие влияние на обеспечение безопасного коммерческого использования морских пространств.

Перспективное будущее

К сожалению, по мере увеличения активного коммерческого использования морских пространства возникает не только необходимость в охране, рациональном использовании, сохранении, воспроизводстве водных биологических ресурсов, но и в поиске решений исключения конкуренции между группами пользователей. Возрастает возможность причинения ущерба морской среде в результате усиленной нагрузки использования морской экосистемы, что ставит вопрос о необходимости поиска баланса между коммерческим использованием морских пространств и сохранением морской средой. Например, привычный для нас Интернет реализуется в результате проложенных подводных кабелей, созданные коралловые рифы являются средой обитания для моллюсков, которые используются в пищу и эти виды пользования конкурируют за пространство на дне. Конкуренция пользователей

³⁰ На основании Резолюцию 72/249 (24 декабря 2017 г.) Генеральная Ассамблея ООН, четвертая сессия прошла в период с 23 марта по 3 апреля 2020 г.

³¹ Решении № 14/1 от 2018 г. «Обновленная оценка результатов выполнения определенных целевых задач по сохранению и устойчивому использованию биоразнообразия...» Всего в рамках 14-го совещания 2018 г. участниками Конвенции о биологическом разнообразии было принято 38 разнообразных решений, в том числе - о проведении следующего совещания в последнем квартале 2022 года.

³² Международная конвенция о спасании 1989 года (SALVAGE) (Заключена в г. Лондон 28.04.1989) Россия ратифицировала данный документ 25 мая 1999 года с оговоркой (Федеральный закон от 17.12.1998 № 186-ФЗ). // Бюллетень международных договоров. 2001 № 4. С. 5 - 12.

просматривается также при коммерческом рыболовстве в пространствах, занятых морскими ветряными электростанциями, также нефтегазовая инфраструктура и коммерческое судоходство, по соображениям безопасности не могут занимать одно и то же пространство.

Стоит обратить внимание на возможную интеграцию результатов коммерческого использования морских пространств, при добыче углеводородов с морской средой, так нефтегазовая инфраструктура может обеспечивать морскую среду обитания - морские нефтяные вышки могут быть искусственным рифом, что безусловно является хорошим примером использования океана с пользой для морской среды, т.к. увеличивается рыболовство в океане.

Rigs-to-Reefs практика преобразования выведенных из эксплуатации морских нефтяных вышек в искусственные рифы. Такие биотические рифы были созданы на нефтяных вышках в США, Брунее и Малайзии. Программа в целом пользуется популярностью у рыбаков, нефтяников и государственных регулирующих органов в Мексиканском заливе, где морские платформы превращаются в коралловые рифы, и по состоянию на сентябрь 2012 года 420 бывших нефтяных платформ, были преобразованы в постоянные рифы³³.

Одним из примеров коммерческого использования океанского пространства, в котором располагаются множество важных отраслей промышленности США в одном районе (нефть, газ, коммерческое рыболовство, туризм и несколько крупных морских портов) является Мексиканский залив.

Расширение видов использования морских пространств неизбежно ставит вопрос о грамотном морском пространственном планировании (MSP) как инструмента для управления конфликтами между пользователями и достижения социальных целей по использованию морского пространства³⁴. Однако еще в 2009 г. отмечалось, что морское пространственное планирование недостаточно для удовлетворения растущих современных потребностей в устойчивом использовании морских ресурсов в интенсивно используемых морских районах. Одним из возможным благоприятным вариантом использования океана, является совместное «многоцелевое использование» морского пространства, при котором пространство используется для нескольких целей, максимально продуктивно и эффективно, с четкой целью предотвратить конфликты за счет синергии между видами использования³⁵.

Концепция многоцелевого использования морских пространств возникла независимо друг от друга в разных частях мира в 1980-е годы, примерами служат многоцелевые комбинации выработки энергии морского ветра и волн³⁶, морские ветряные электростанции, сосуществующие или активно поддерживающие сохранение морской среды или местное рыболовство, переходящее в туризм, создавая так называемый «песка-туризм»³⁷, и это лишь небольшой набор возможных комбинаций.

Под «многоцелевым использованием океана» понимают совместное использование ресурсов в непосредственной географической близости либо одним пользователем, либо несколькими пользователями. Это общий термин, который охватывает множество комбинаций использования в морской сфере и представляет собой радикальный переход от концепции исключительных прав на ресурсы к инклюзивному совместному использованию ресурсов и пространства одним или несколькими пользователями.

Основа для нормативно-правового регулирования многоцелевого использования океана нашла закрепление в Директиве 2014/89/ЕС³⁸ Европейского парламента и Совета Европейского «О создании основы для планирования морских пространств», которая устанавливает основу для морского пространственного планирования, детализирует основные цели (статья 5) и минимальные требования (статья 6), а также возлагает обязанности приморским государствам-членам Европейского союза ввести в действие законы, правила и административные положения, необходимые для развития морского пространственного планирования в ЕС (статья 15). Примечательно, что в конце 2017 года Европейская комиссия решила направить в суд ЕС дела³⁹ о невыполнении некоторыми государствами⁴⁰ положения статьи 15 указанной Директивы и взыскании штрафа на основании статьей 260(3) Договора о Европейском Союзе и Договора о функционировании Европейского Союза 2012/С 326/01.

Развитие и эксплуатация морской инфраструктуры оказывают экологическое давление на океаны, угрожая морским экосистемам. Одним из способов решения этих проблем и удовлетворения растущих потребностей за счет интеграции различных пользовательских функций в одном устройстве является

³³ Rigs-to-Reefs <https://wikiboard.ru/wiki/Rigs-to-Reefs>

³⁴ Директива 2014/89/Еу Европейского парламента и Совета от 23 июля 2014 г., устанавливающая основу для морского пространственного планирования. Брюссель: Официальный журнал Европейского Союза.

³⁵ Шефер, Н. (2009). «Морское пространственное планирование: об устойчивом управлении использованием наших морей и океанов», в книге «Понимание и укрепление отношений между Европейским Союзом и Канадой в области морского права и управления океаном», редакторы Т. Койвурова, А. Чиркоп, Э. Франкс, Э. Дж. Моленар и Д. Л. Вандерцааг (Рованиemi: Лапландский полиграфический центр Финского университета).

³⁶ Перес-Колласо, К., Гривз, Д., и Иглесиас, Г. (2015). Обзор комбинированной энергии волн и морского ветра. Продлить. Поддерживать. Энергия Ред. 42, 141–153. doi: 10.1098/rsta.2014.0350.

³⁷ Песка-туризм зародился в Италии в 1998 году, предлагает однодневную поездку в море в целях участия в рыбалке, подъеме сетей, ловится только рыба, необходимая для приготовления еды, приготовленной моряками для туристов. Программа позволила наладить партнерские отношения между представителями рыболовов и устричным разведением.

³⁸ European Union (2014). Directive 2014/89/Eu Of The European Parliament And Of The Council of 23 July 2014 Establishing a Framework for Maritime Spatial Planning. Brussels: Official Journal of the European Union.

³⁹ European integrated maritime policy: Commission decides to refer Bulgaria, Finland and Greece to the Court, Brussels, 7 December 2017. URL: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-4774_en.htm

⁴⁰ Болгария, Греция и Финляндия.

создание **многоцелевой оффшорной платформы**. Такие платформы, как полагают разработчики, смогут сочетать оффшорную генерацию энергии, такую, как ветер, волны, солнечная энергия, морские течения и преобразование тепловой энергии океана, аквакультуру, отдых и транспорт. Например, платформы смогут собирать энергию ветра и волн, используя часть энергии на месте для различных целей, таких как мультитрофическая аквакультурная⁴¹ ферма, преобразование избыточной энергии в водород, который можно хранить и доставлять на берег в качестве экологически чистой энергии или продавать морским судам в качестве топлива, обеспечивая их чистоту и отсутствие выбросов.

Интеграция нескольких видов деятельности в одну платформу, как считают специалисты, будет способствовать оптимизации морского пространственного планирования и значительному преимуществу с точки зрения экономических показателей⁴².

Вывод

Проведенный анализ коммерческого использования морских пространств продемонстрировал как множество видов использования, так и множество сопутствующих вопросов и проблем, связанных с обеспечением безопасности коммерческого использования морских пространств.

Расширение видов коммерческого использования морских пространств безусловно потребует нового специального нормативно-правового регулирования для каждого вида пользования. Совершенно логично, что положительный результат как в нормотворческой деятельности, так и в реализации широкого спектра устойчивых и стратегических инициатив возможно достичь исключительно при консолидации усилий представителей частного сектора, неправительственных организаций, научных учреждений и государственных структур.

Следует констатировать, что равноуровневое сотрудничество между заинтересованными в использовании морских пространств сторонами позволит в том числе добиться максимально полной оценки экологического воздействия человека на среду и максимально снизить антропогенное воздействие. В перспективе возможно добиться положительного результата для коммерческого использования морских пространств при сохранении благоприятной экосистемы Мирового океана и соответственно обеспечить его безопасность. Как следует из пункта 60 Рекомендации V.29–31⁴³ совместная деятельность и оценка ее результатов сможет стать основой разработки региональных планов рационального природопользования.

Для цитирования: Воробьев А.А. Правовые основы расследования аварий на море / Юридический институт Севастопольского государственного университета // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С. 32-39

Воробьев А.А.

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

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙ НА МОРЕ

Аннотация. В настоящей статье излагаются основные нормативные требования к проведению расследований морских аварийных случаев и инцидентов. Определяются особенности расследования с участием судов под иностранным флагом и национальных судов в территориальных водах и портах иностранных государств. Излагаются положения международных актов, касающихся расследования аварийных происшествий. Обосновывается необходимость привлечения к расследованию морских аварий классификационных обществ и сюрвейеров. Приводятся примеры ошибочных действий судовладельцев и капитанов, влекущих негативные последствия и даются рекомендации по избеганию таких ситуаций.

Ключевые слова. Аварийный случай, инцидент, Госкомречнадзор, РМРС, орган расследования, судовладелец, капитан, сюрвейер, материальный ущерб, основные документы, морской порт, международная конвенция.

LEGAL BASIS OF INVESTIGATION OF ACCIDENTS AT SEA

Annotation. This article sets out the main regulatory requirements for conducting investigations of marine accidents and incidents. The specifics of the investigation involving foreign-flagged vessels and national vessels in the territorial waters and ports of foreign states are determined. The provisions of international acts concerning the investigation of accidents are set out. The necessity of involving classification societies and surveyors in the investigation of marine accidents is substantiated. Examples of erroneous actions of shipowners and captains, entailing negative consequences, are given and recommendations for avoiding such situations are given.

⁴¹ Мультитрофическая аквакультура (или полимариккультура) означает выращивание различные видов организмов, занимающих разные трофические уровни, то есть, различные, но смежные, связи в пищевой цепи.

⁴² Schupp MF, Bocci M, Depellegrin D, Kafas A, Kyriazi Z, Lukic I, Schultz-Zehden A, Krause G, Onyango V and Buck BH (2019) Toward a Common Understanding of Ocean Multi-Use. *Front. Mar. Sci.* 6:165. doi: 10.3389/fmars.2019.00165

⁴³ Конференции сторон Конвенции о биологическом разнообразии 2018 г.

Keywords. Accident, incident, Goskomrechnadzor, RMRS, investigation body, shipowner, captain, surveyor, material damage, basic documents, seaport, international convention.

Согласно информации Управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (далее - Госкомречнадзор) о характерных аварийных случаях на море и внутренних водных путях, в 2020 году на море произошло 60 аварийных случаев, погибло 33 человека и 3 человека травмированы. С января по сентябрь 2021 года на водном транспорте произошло 53 аварийных случая, в том числе 24 аварии с судами торгового мореплавания и 29 аварий с рыболовецкими судами. На судах за этот период произошло 14 аварий, связанных с гибелью людей и травматизмом. В этих авариях погибло 14 человек и 2 человека были тяжело травмированы.

Каждая такая авария сопряжена также с причинением значительного материального ущерба и зачастую это приводит к судебным спорам, как в судебных инстанциях России, так и за рубежом. Ущерб может быть причинен как повреждением или гибелью груза, топлива либо предметов снабжения, повреждением судна, его машин или принадлежностей, гибелью судна и т.д.

По этой причине для судовладельцев, грузоотправителей, грузополучателей и иных заинтересованных лиц актуальным является знание правового регулирования расследования аварий на море, поскольку правильно составленные и оформленные документы будут являться основными доказательствами причин аварий и их последствий.

Основными документами, регулирующими правовые основы расследования аварий на море являются - Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, (далее – КТМ РФ), Конвенция ООН по морскому праву 1982 года; Кодекс международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море[6] (далее – Кодекс), Руководство по расследованию человеческого фактора в морских авариях и инцидентах[7], Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 г. № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта», Приказ Министерства транспорта РФ от 14 мая 2009 г. № 75 «Об утверждении положения о порядке расследования аварийных случаев с судами»[10] (далее – Правила) и некоторые другие.

В учебном пособии «Безопасность жизнедеятельности и выживание на море»[13] морские аварии классифицируются, в зависимости от последствий, следующим образом:

- очень серьезные аварии, катастрофы;
- серьезные аварии;
- морские инциденты (серьезные инциденты);
- инциденты.

К очень серьезным авариям относятся аварийные морские случаи (АМС), которые причинили:

- гибель судна, или такое его конструктивное разрушение, после которого проведение ремонтно-восстановительных работ является нецелесообразным (катастрофа);
- оставление судна в море экипажем и пассажирами;
- человеческие жертвы, гибель или исчезновение человека с судна;
- исчезновение судна без вести, то есть отсутствие каких-либо сведений о судне на протяжении трех месяцев; а если получение сведений могло быть задержанным в результате военных действий, то на протяжении шести месяцев;
- сильное загрязнение окружающей среды самим судном или в результате разрушения судном подводных трубопроводов, береговых сооружений и т.д.

К серьезным авариям относятся АМС, которые не квалифицируются как очень серьезные аварии, но которые причинили серьезные телесные повреждения человеку. А также – пожар, взрыв, посадка на мель, касание, ледовое или штормовое повреждение, образование трещин в корпусе судна и т.д., которые вызвали:

- конструктивные повреждения, которые привели к потере судном мореходного состояния;
- смещение груза или изменение его физико-химических свойств, что привело к потере судном мореходного состояния;
- неисправность, в результате которой возникла необходимость в буксировке судна или оказания ему технической помощи, в том числе с берега;
- загрязнение окружающей среды самим судном, или в результате повреждения судном подводных трубопроводов, береговых сооружений и т.д.

К морским инцидентам относятся АМС, в результате которых судно или личность подвергаются опасности, или в результате которых может быть нанесено серьезное повреждение судну, его конструкции или нанесен ущерб окружающей среде.

К инцидентам относятся АМС, возникшие в результате эксплуатации судна или в связи с ней, которые причинили или могли причинить незначительные эксплуатационные повреждения судну, его конструкциям, оборудованию, урон береговым и подводным объектам, или плавучим объектам, которые не являются судами.

К инцидентам также относятся:

- повреждение судном средств навигационного оборудования, которое не привело к выводу их из эксплуатации;

- повреждение судном подводных инженерных сооружений, которые не привели к загрязнению окружающей среды;

- повреждение судном береговых сооружений (причалов, волноломов, молов и т.д.), которое не привело к загрязнению окружающей среды.

В этом же учебном пособии приводится перечисление видов аварий на море:

А) по видам возникновения:

- навигационные, столкновение; посадка судна на грунт; навал; потеря устойчивости, плавучести, невозможности восстановления аварийного крена или дифферента, опрокидывание, затопление; штормовые повреждения корпуса, механизмов, устройств и систем судна в результате влияния штормового ветра или волнения и др.

- технические, повреждение главного двигателя, повреждения механизмов, которые обеспечивают движение судна (главная судовая энергетическая установка, системы, посты управления, электрооборудование и пр.); повреждение валопроводов и винторулевого комплекса; повреждение судовых вспомогательных механизмов и др.

- взрывы, пожары;

Б) по причинам возникновения:

- нарушение правил плавания членами экипажа - (МППСС-72); нарушение правил судовождения (РШСУ-98); невыполнение общепринятых практических приемов и способов управления судном, нарушение положений о взаимоотношениях с лоцманом и др.

- причины АМС, к которым не имеют отношения члены экипажа: недостатки навигационно-гидрографического обеспечения; конструктивные недостатки: ошибочные расчеты и конструкторские решения; скрытые дефекты, недоброкачественный ремонт, изношенность деталей и узлов и т.п.,

В) по последствиям - гибель человека; исчезновение человека с судна; причинение человеку тяжелых телесных повреждений; гибель судна, прогнозируемая гибель, оставление судна в море, полное конструктивное разрушение судна, исключающее возможность или целесообразность его восстановления; повреждение судна, которое привело к эксплуатационным ограничениям; смещение, изменение свойств груза, приведших к потере мореходных качеств судна и т.д.

Приведенная в учебном пособии классификация аварий на море по своим основным определениям совпадает с определением этих понятий, изложенных в Кодексе международных стандартов и рекомендуемой практике расследования аварии или инцидента на море[6].

В зависимости от классификации аварии на море осуществляется расследование причин их возникновения.

В соответствии с «Положением о порядке расследования аварийных случаев с судами»[10], (далее – Положение) целью проведения расследования аварийных случаев с судами является установление причин аварийных случаев с судами и принятие мер по их предотвращению в будущем. Расследование аварийных случаев с судами включает сбор и анализ доказательств, выявление причинных факторов, подготовку соответствующих рекомендаций по предупреждению таких случаев в будущем и, в случае необходимости, рекомендаций по вопросам безопасности мореплавания. Расследование аварийных случаев, произошедших с судами, осуществляется независимо от любого другого расследования, проводимого в рамках уголовного, административного или иного производства, и не препятствует любому другому расследованию.

В случае если авария на море привела к смерти людей, полной гибели имущества судна, серьезному загрязнению морской среды, орган, осуществлявший расследование такой аварии, направляет заключение по расследованию этой аварии в соответствующее подразделение Следственного комитета РФ.

Аварийные случаи с судами на море расследуются как очень серьезные аварии в случае, если имело место событие или ряд событий, произошедших в прямой связи с эксплуатацией судна и повлекших полную гибель судна или смерть человека либо причинение серьезного ущерба окружающей среде.

Аварийные случаи с судами на море расследуются как инциденты на море в случае, если имело место событие или ряд событий, иных, чем авария на море, произошедших в прямой связи с эксплуатацией судна, которые угрожали или, не будучи предотвращены, могли бы угрожать безопасности судна, находящихся на нем людей или любого иного лица, либо окружающей среде.

В Положении определяются лица, которые вправе осуществлять расследование:

- капитан морского порта - расследование аварий на море;

- капитан судна - расследование инцидентов на море.

Для расследования очень серьезной аварии на море капитан морского порта создает под своим председательством комиссию.

Расследование очень серьезной аварии на море может осуществляться комиссией, созданной Министерством транспорта Российской Федерации или Федеральной службой по надзору в сфере транспорта. В этих случаях капитан морского порта принимает участие в работе такой комиссии и обеспечивает комиссию необходимыми для расследования материалами. При расследовании очень

серьезной аварии с судном рыболовецкого флота в состав комиссии включается представитель Федерального агентства по рыболовству.

Положение определяет порядок расследования аварийных случаев с судами. Согласно Положению, капитан судна обязан незамедлительно сообщить о произошедшем аварийном случае с судном:

- судовладельцу;
- капитану морского порта (места) регистрации судна;
- капитану ближайшего морского порта Российской Федерации и/или капитану планируемого морского порта захода в Российской Федерации;
- Государственному морскому спасательно-координационному центру (ГМСКЦ) ФГУ «Госморспасслужба России» или соответствующему морскому спасательно-координационному центру (МСКЦ), морскому спасательному подцентру (МСПЦ) на бассейне при нахождении судна в поисково-спасательном районе Российской Федерации;
- Федеральной службе по надзору в сфере транспорта;
- Федеральному агентству по рыболовству в случае с судном рыболовецкого флота;
- Администрации Северного морского пути при аварийном случае, произошедшем при плавании судна по трассам Северного морского пути.

В случае если аварийный случай с судном произошел в территориальном море или во внутренних морских водах иностранного государства, капитан судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации, также обязан сообщить о произошедшем в ближайший иностранный МСКЦ/МСПЦ при нахождении судна в поисково-спасательном районе иностранного государства и продублировать сообщение в адрес ближайшего российского МСКЦ/МСПЦ, в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта, в Федеральное агентство по рыболовству в случае с судном рыболовецкого флота и в ближайшее консульское учреждение Российской Федерации.

Капитан судна, с которым произошел аварийный случай, обязан:

- составить и утвердить акт об аварийном случае с судном;
- получить объяснения очевидцев и причастных лиц и составить протоколы опросов, причем опрос проводится отдельно с каждым из очевидцев и причастных лиц;
- составить заявление об аварийном случае;
- составить подробное сообщение об аварийном случае;
- подготовить выписки из судовых журналов, копии карт с навигационной прокладкой, планов, схем маневрирования, столкновения, актов органов классификации судов, судовых документов, таблиц маневренных элементов, схематический чертеж аварии, чертежи повреждений, протоколы опроса, радиограммы, телексы, справки, акты осмотров, планшеты глубин, схему заводки буксирных тросов, лабораторные анализы, технические экспертизы, фотографии и другие документы, подтверждающие события аварийного случая на море.

Заявление об аварийном случае подается на имя капитана морского порта, подписывается капитаном судна и содержит просьбу расследовать аварийный случай с судном. В заявлении об аварийном случае указываются:

- название морского порта, в который подается заявление;
- название и номер ИМО судна;
- фамилия, имя и отчество капитана судна;
- судовладелец и его номер ИМО (указывается при его наличии);
- краткое описание аварийного случая;
- сведения об участниках аварийного случая;
- место, дата и время аварийного случая;
- дата составления заявления.

К заявлению об аварийном случае прилагают документы, подтверждающие событие аварийного случая.

Капитан судна обязан после прибытия судна или его экипажа в первый морской порт Российской Федерации в течение суток передать капитану морского порта, назначенному для проведения расследования Федеральной службой по надзору в сфере транспорта в соответствии с пунктом 10 Положения, указанные в пункте 18 Положения документы.

Капитан морского порта при рассмотрении представленных ему капитаном судна документов оценивает те действия, бездействие, события или условия, без которых:

- авария или инцидент на море не могли бы произойти; или
- тяжелые последствия, связанные с аварией или инцидентом на море, вероятно, не могли бы иметь места или не были бы настолько серьезными;
- иные действия, бездействие, событие или условие, связанные с результатом события, упомянутого в абзацах втором и третьем настоящего пункта, вероятно, не имели бы места (далее - причинный фактор).

После рассмотрения представленных капитаном судна документов капитан морского порта с учетом причинного фактора решает, относится данный аварийный случай к аварии на море или к инциденту на море в соответствии с пунктом 7 Положения.

В случае, если капитан морского порта принял решение о расследовании аварийного случая с судном как аварии на море, то он составляет план проведения расследования.

Если капитан морского порта принял решение о расследовании аварийного случая с судном как инцидента на море, то он возвращает представленные документы по данному инциденту на море для самостоятельного проведения расследования капитаном судна.

Капитан морского судна в течение тридцати суток проводит расследование, составляет и утверждает заключение о расследовании инцидента на море, направляет заключение вместе с необходимыми документами судовладельцу и в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта, а в случае с судном рыбопромыслового флота - и в Федеральное агентство по рыболовству.

К заключению о расследовании инцидента на море прилагают документы, подтверждающие событие инцидента на море.

Для целей проведения расследования орган, (включая капитана судна), проводящий расследование:

- запрашивает любую информацию, имеющую отношение к аварии или инциденту на море;
- назначает проведение необходимых лабораторных анализов или экспертиз;
- рассматривает и анализирует собранные материалы;
- исследует обстоятельства аварии или инцидента на море;
- устанавливает факты, относящиеся к аварии или инциденту на море;
- на основе установленных фактов оценивает действия и бездействие очевидцев и причастных лиц;
- на основе установленных фактов делает выводы о причинах аварии или инцидента на море, нарушениях законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации в области торгового мореплавания, хорошей морской практики, правил технической эксплуатации, правил плавания и других требований;
- разрабатывает предложения по предупреждению подобных аварий или инцидентов на море в будущем.

Капитан морского порта имеет право привлекать в ходе расследования аварии на море соответствующих специалистов для проведения лабораторных и иных анализов или экспертиз, запрашивать справки и информацию у должностных лиц, администраций систем управления движением судов и других систем обеспечения безопасности мореплавания, организаций и предприятий независимо от их форм собственности.

Расследование аварийных случаев с судами рыбопромыслового флота осуществляется с привлечением представителей организаций, подведомственных Федеральному агентству по рыболовству.

Заключение по расследованию аварии на море или заключение по расследованию инцидента на море содержит:

- обстоятельства и условия, при которых произошла авария или инцидент на море;
- установленные факты, относящиеся к аварии или инциденту на море;
- установленные несоответствия судна, его экипажа, снабжения или оборудования, или береговых систем обеспечения безопасности мореплавания требованиям законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации в области торгового мореплавания;
- причины аварии или инцидента на море;
- последствия аварии или инцидента на море;
- оценку действий причастных к аварии или инцидента на море лиц с учетом воздействия на них внешних факторов, их психологического состояния, степени усталости;
- перечень лиц, действия или бездействие которых привели или способствовали возникновению аварии или инцидента на море, с указанием, кем и какие установленные требования были нарушены;
- рекомендации по предупреждению подобных аварий или инцидентов на море в будущем.

В случае несогласия с заключением по расследованию аварии на море судовладелец в десятидневный срок после получения заключения может направить мотивированные возражения в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта. Копия письма с возражениями направляется судовладельцем капитану морского порта, проводившему расследование, а в случае с судном рыбопромыслового флота - и в Федеральное агентство по рыболовству.

Передача капитану морского порта документов о произошедшей аварии или инциденте на море не освобождает капитана судна от обязанности сделать заявление о морском протесте в соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (статьи 394 - 397).

Возникает вопрос о том, какие последствия могут наступить в случае неисполнения капитаном или судовладельцем этих требований. Ответ можно найти в судебной практике.

В Информационном письме Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 13 августа 2004 г. № 81 «Обзор практики применения арбитражными судами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» приводится следующий практический случай:

Компания обратилась в арбитражный суд к администрации морского порта с иском о возмещении убытков, понесенных ею в связи с тем, что ответчик не обеспечил для судна истца безопасную стоянку на якоре в морском порту.

Решением суда первой инстанции иск удовлетворен на основании статьи 1069 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ), согласно которой вред, причиненный юридическому лицу в результате незаконных действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления либо должностных лиц этих органов, в том числе в результате издания не соответствующего закону или иному правовому акту акта государственного органа или органа местного самоуправления, подлежит возмещению. Вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред (пункт 1 статьи 1064 ГК РФ).

Суд апелляционной инстанции решение суда первой инстанции отменил и в иске отказал, руководствуясь, в том числе, и следующим мотивом: «В соответствии со статьей 76 КТМ РФ и Положением о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев с судами, утвержденным приказом Министерства морского флота СССР от 29 декабря 1989 г. № 118, аварийное происшествие должно расследоваться капитаном морского порта. Однако ни капитан судна, ни судовладелец к капитану порта для расследования данного происшествия не обращались.

Следовательно, администрация морского порта не может нести ответственности за понесенные компанией убытки, так как истец не доказал наличия причинной связи между этими убытками и бездействием ответчика».

Другим примером может служить решение по арбитражному делу №А40-149833/16 (8-1300):

ЗАО «Компания «Квинта» обратилось в Арбитражный суд города Москвы к ООО «Страховая компания «Согласие» о взыскании страхового возмещения в сумме 60 000 000 руб. Из материалов дела видно, что 03.12.2015 в период действия договора страхования произошла посадка на мель барже-буксирного состава, состоящего из буксира «Корунд» и баржи «Яшма». Истец, посчитав, что наступила полная гибель застрахованного судна, обратился в суд за взысканием страхового возмещения в указанном размере.

В удовлетворении исковых требований отказано, в том числе и по следующим основаниям.

Как указано в судебном акте, факт полной гибели судна не подтверждается заключением компетентных органов, проводивших расследование по факту аварии Дальневосточного управления государственного морского надзора.

В Заключении №А-27/15 по расследованию аварийного случая на море от 11.04.2017, а также в Акте по пересмотру заключения ДВУ Госморнадзора №А-27/15 в связи с вновь открывшимися обстоятельствами аварии, произошедшей 03.12.2015 с барже-буксирным составом, состоящим из буксира «Корунд» и баржи «Яшма», факт гибели судна «Корунд» не установлен.

В разделе 7 Заключения №А-27/15 указано следующее: «гибели судна – нет». Указанный раздел заключения оставлен ДВУ Госморнадзора без изменения в Акте по пересмотру от 17.10.2016. Истцом Заключение и Акт ДВУ Госморнадзора в установленном порядке не обжалованы.

Определенные особенности имеются при расследовании аварий на море с участием судов под иностранным флагом в территориальном море Российской Федерации и российских судов в территориальном море или портах иностранных государств. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1948 года включила положение, требующее от администраций государства флага судна проводить расследование любой аварии, которую потерпело судно под флагом этого государства, если расследование может помочь в выявлении того, являются ли регулятивные нормы способствующим фактором. Это положение было сохранено в конвенциях СОЛАС 1960 и 1974 годов. Оно также было включено в Международную конвенцию о грузовой марке 1966 года. Более того, от государства флага судна требуется расследовать определенные аварии и инциденты, происшедшие в открытом море.

Согласно Положению о порядке расследования аварийных случаев с судами, авария на море, произошедшая с иностранным судном в пределах территориального моря или внутренних морских вод Российской Федерации, подлежит расследованию капитаном морского порта Российской Федерации в соответствии с Положением и Кодексом международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море[6] (далее – Кодекс).

В случаях, когда в аварию или инцидент на море было вовлечено иностранное судно, а также при расследовании очень серьезной аварии на море, заключение по расследованию аварии или инцидента на море должно быть составлено с учетом требований Кодекса и должно иметь перевод на английский язык.

При расследовании аварий с участием иностранного судна, согласно Кодексу, должны быть учтены следующие особенности и определения.

В Кодексе определяется «существенно заинтересованное государство», которое означает государство:

1. Которое является государством флага судна, вовлеченного в аварию или инцидент на море; или
2. которое является прибрежным государством, затронутым аварией или инцидентом на море; или
3. окружающая среда которого была опасно или в значительной степени загрязнена аварией (включая окружающую среду его вод и территорий, признанных по международному праву); или
4. в котором последствия аварии или инцидента на море причинили или угрожали причинить серьезный ущерб этому государству или искусственным островам, установкам или сооружениям, над которыми оно имеет право осуществлять юрисдикцию; или

5. в котором в результате аварии на море погибли или получили серьезные телесные повреждения граждане этого государства; или
6. располагающее важной информацией, которую расследующее(ие) государство (государства) считает(ют) полезной для расследования; или
7. по какой-либо иной причине заявляющее о своей заинтересованности, которую расследующее(ие) государство (государства) считает(ют) значительной.

Таким образом, «существенно заинтересованное государство», определенное по указанной классификации, должно быть в обязательном порядке привлечено к участию в расследовании аварии на море.

В соответствии с Кодексом, «расследующий орган» означает орган в государстве, ответственный за проведение расследований в соответствии с настоящим Кодексом. Данное положение является очень важным, поскольку ограничивает круг лиц, имеющих право производить расследование аварий на море.

В то же время, расследование причин аварий на море не может быть полноценным, если в ходе расследования судно не будет освидетельствовано. Во избежание проблем и недоразумений в последующем, сюрвейерский осмотр судна должен быть поручен компетентной организации и компетентному специалисту.

Согласно «Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации»[12], представители РС могут привлекаться к участию в комиссиях по расследованию АС с судами, проводимых органом морской администрации (МА) государства флага и/или национальной Администрацией, в территориальных или внутренних водах которой произошел АС. Общий порядок расследования и классификации АС определяется нормативными документами МА государства флага и судовладельца.

В п. 7.6.4 Руководства указывается, что освидетельствование судна в связи с АП имеет целью окончательно установить, является ли аварийное происшествие аварийным случаем или инцидентом, определить характер, объем повреждений, согласовать дату выполнения требований РС по устранению последствий АП (в случае сохранения класса) и/или условий дальнейшей эксплуатации, определить возможность и условия сохранения класса судна. На борту судна в процессе освидетельствования инспектор анализирует влияние АП на соответствие объектов технического наблюдения судна применимым требованиям правил РС, рассматривает материалы и обстоятельства АП, проверяет документы, выданные РС. В компетенцию инспектора не входит выявление причин, обстоятельств АП и установление лиц, виновных в АП.

Анализируя АП на борту судна, инспектор должен при необходимости изучить судовые/машинные журналы, документы по техническому обслуживанию судовых технических средств, судовые инструкции, рапорты экипажа касательно АП, результаты анализов (масла, топлива, воды и т.д.), данные по условиям эксплуатации судна, информацию регистратора данных рейса судна и т.д.

Очень важным моментом является указание в Руководстве на то, что «в компетенцию инспектора не входит выявление причин, обстоятельств АП и установление лиц, виновных в АП», поскольку некоторые коммерческие «сюрвейеры» в своих заключениях пытаются подменить органы расследования аварий на море и вводят в заблуждение как судовладельцев и капитанов, так и судебные органы, и иные организации.

Таким образом, знание правовых основ расследования аварийных случаев на море и приведенные примеры показывают, насколько важным для судовладельцев и капитанов является соблюдение требований национальных законодательных актов и международных документов о порядке расследования аварий или инцидентов на море, составлении заключений по факту аварий на море, их полноте и достоверности, а также соблюдения процедуры извещения об аварии заинтересованных лиц. Вполне естественно, что капитаны судов, даже обладая знаниями о порядке расследования аварийных случаев, в силу отсутствия опыта допускают ошибки при подготовке документов и заключений о причинах аварийных случаев или инцидентов. В случае аварийного происшествия, по нашему мнению, наиболее правильным первичным действием для судовладельца и капитана судна до начала расследования получить квалифицированную консультацию о порядке подготовки документов и доказательств, составлении заключения, о взаимодействии с государственными расследующими органами и сюрвейерами.

Пристатейный библиографический список:

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации;
2. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года;
3. Международная конвенция о грузовой марке 1966 года;
4. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года;
5. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененная Протоколом 1978 года и Протоколом 1988 года;
6. Кодекс международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море. Резолюция MSC.255(84) Комитета по безопасности на море Международной морской организации);

7. Руководство по расследованию человеческого фактора в морских авариях и инцидентах; Резолюция А.884(21) Ассамблеи Международной морской организации;
8. Руководство по справедливому обращению с моряками в случае морской аварии; Резолюция А.987(24) Ассамблеи Международной морской организации)
9. Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 г. № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта»;
10. Приказ Министерства транспорта РФ от 14 мая 2009 г. № 75 «Об утверждении положения о порядке расследования аварийный случаев с судами» (Зарегистрирован в Минюсте РФ 4 сентября 2009 г. № 14718);
11. Сведения об аварийности с судами на море и внутренних водных путях (Госморречнадзор, <https://sea.rostransnadzor.gov.ru/>);
12. Руководство по техническому надзору за судами в эксплуатации; Российский морской Регистр судоходства, 2020. <https://rs-class.org/>);
13. «Безопасность жизнедеятельности и выживание на море»: учебное пособие/ Колегаев М.А. Иванов Б.Н. Басанец Н.Г. – Одесса, ОНМА, 2008 – 355 с.

Для цитирования: Минзьяк М.В. Угроза безопасности на море при оказании давления судовладельцами и фрахтователями на капитанов / Науч.рук. д.ю.н., профессор А.С. Скарридов; ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова; ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет» // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С. 39-42

Минзьяк М.В.

*ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»
Магистрант*

Научный руководитель: д.ю.н., профессор Скарридов А.С.

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

УГРОЗА БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ ПРИ ОКАЗАНИИ ДАВЛЕНИЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦАМИ И ФРАХТОВАТЕЛЯМИ НА КАПИТАНОВ

Аннотация. Безопасность на море, безусловно, определяется многими факторами и несет в себе достаточно широкое понятие. В общем, безопасность международного плавания регулируется и устанавливается с помощью международных конвенций, кодексов и является основополагающим элементом при планировании рейса и заключении договоров о морских перевозках. В статье анализируется влияние на безопасность прессинга и принуждений, поступающих от чартера или судовладельца капитанам.

Ключевые слова. Безопасность, капитан, фрахтователь, давление, ИМО.

THREAT FOR THE SAFETY AT SEA DUE TO THE PRESSURE EXERT TO MASTERS FROM THEIR OWNERS AND CHARTERERS

Annotation. No doubts, safety at sea can be determined by many factors and means quite wide conception. Generally, safety of International voyages controlled and managed by International Conventions, Codes and becomes a foundational element during voyage planning and signing of Bills of Ladings. Current academic article is analyzing the meaning of pressing and compulsion to Captains coming from vessel's Charterers and Owners.

Key words. Safety, Master, Charterer, Pressure, IMO.

Международная морская организация (ИМО) – орган, действующий в качестве специализированного учреждения Организации Объединенных Наций, одной из задач которого является принятие норм (стандартов) по обеспечению безопасности на море. Именно эта организация определяет стандарты, создает международные конвенции и кодексы, обязательные к исполнению в международных водах. В ИМО входит 175 членов и 3 ассоциированных члена организации [5] и это означает, что даже не имеющие выхода в море страны являются членами ИМО. Современное же судоходство представляет собой внушительную составляющую мировой торговли, где цена перевозки во многом зависит от выполнения судовладельцем требований и условий ИМО, поскольку, отойдя от этих требований, судовладельцу будет невозможно сдать судно в международный фрахт или же он столкнется с крупными штрафами/арестом судна в ближайшем порту. Все дело в том, что все договора международной морской перевозки включают в себя обязательное выполнение требований ИМО, поскольку и чартер и грузовладелец заинтересованы в высоких стандартах безопасности при перевозках. Безопасность на море устанавливается как с помощью технических требований к судам, условиям перевозки, так и с помощью правил навигации, стандартов обучения моряков.

Анализируя все вышесказанное, становится понятно, что сегодня в Мире существует только одна организация, устанавливающая требования к безопасности торгового мореплавания в международных водах и подавляющее большинство стран Мира являются ее членами. Исходя из этого, становится понятно, что торговые суда под любыми флагами, находясь в международных водах, должны выполнять

требования ИМО. Что же касается норм безопасности в территориальных водах государств – они определяются внутренним законодательством, но никогда не могут быть ниже требований ИМО, если государство является его членом.

Картина, по сути, складывается таким образом, что в каждом международном порту правила и нормы по безопасности жизни и здоровья, судоходства, погрузки и прочего – общие. Ввиду этого, капитаны могут чувствовать себя уверенно, так как нет необходимости в каждой конкретной стране изучать требования к безопасности. Скажем, нельзя топить грузовую марку при погрузке – значит, ни в одной стране Мира никто не сможет убедить капитана это сделать, поскольку это нарушение статьи 12.1 Международной конвенции о грузовой марке [3] (выпущена под эгидой ИМО). Это значит, ни один чартер не сможет потребовать от капитана взять больше груза, потопив марку, даже если есть договоренность с местным капитаном порта и лоцманом – капитан вправе и должен отказать и это не будет нарушением договора морской перевозки. Если же грузовладелец выяснит, что капитан нарушил правила, то вправе объявить условия коносамента невыполненными и отказаться от несения любых расходов, связанных с подтоплением марки (гибель судна, его повреждение, арест и прочее). Это краткое описание того, как морское право в отношении безопасности на море должно работать, но как же оно работает на практике?

Основу безопасности, как правило, составляют запреты на определенные действия, ограничение действий или предписания. Все это, конечно, звучит дорого и, несомненно, сулит определенные финансовые потери как для чартера, так и для судовладельца. Одним из ярких примеров этому может стать ниже описанная ситуация.

Фрахтователь, изучив технические характеристики судна, взял его в рейсовый чартер. По пути в порт погрузки капитан и фрахтователь получают сообщение о том, что условия погрузочного терминала – это погрузка за 12 часов. Если по вине судна загрузка будет задержана, то за каждый дополнительный час с агента фрахтователя будет списано \$10000. Капитан заявил, что по техническим характеристикам судно дебалластируется за 21 час, соответственно – это и есть минимально возможное время погрузки. После, чартер заявил, что в этом случае вся сумма за простой будет взыскана с судна. Капитан опротестовал это, апеллируя положениями Кодекса погрузки/выгрузки балкерных судов (BLU Code), где сказано, что терминал не может заставлять капитана принимать скорость погрузки, которая не будет позволять удерживать безопасный дифферент, стрессы и балластную программу [4]. Без всяких сомнений, чартер отлично знает эти правила, управляя судами десятилетиями. Более того, чартер понимал и то, что не сможет возложить издержки на судно, т.к. судно действует в пределах заявленных технических характеристик. Зачем же чартеру было вообще заводить об этом разговор? Все потому, что он просто хотел сбить с толку капитана, «припугнуть» проблемами и толкнуть капитана на то, чтобы он просто подтвердил возможность погрузки за 12 часов. После такого подтверждения, в случае задержки погрузки, уже вся ответственность легла бы на капитана и, соответственно, судовладельца. Благодаря тому, что капитан знает кодексы и конвенции, ситуации удалось избежать. Чартер же не прекратил давление, предложив слить часть балласта по пути в порт, чтобы сократить время этой операции непосредственно у причала. В таком случае пропеллер судна оголится более чем на допустимые 10% и управляемость будет нестабильной. Даже после заявления лоцмана, что это нормальная практика в этом порту – капитан отказался рисковать безопасностью. У чартера не оставалось выбора, кроме как принять тот факт, что судно простоит у причала на 9 часов больше и будет необходимо заплатить \$90000. Самое же интересное происходит потом – чартер связывается с судовладельцем и критикует действия капитана, мол последний никак не хотел пойти на встречу и пришлось понести потери, тогда как остальные суда выполняли просьбу о предварительной дебалластировке. Складывается ситуация, когда судовладелец может потерять или лишиться привилегий крупного чартера, что повлечет убытки. Именно поэтому судовладелец связывается по телефону с капитаном, устно выражает свое недовольство «не находчивостью» капитана и его неумением быть более гибким в ситуации с дорогим клиентом. В итоге, мы имеем факт того, что капитан выполнил все требования кодекса, однако, не удовлетворил ожидания офисных начальников и получил устное взыскание от своего работодателя.

Возможно, в следующий раз, учитывая опыт давления в такой ситуации, конкретный капитан и пренебрежет требованиями по погрузке пропеллера, рискнет управляемостью и выполнит просьбу, заранее слив балласт. Однако, все понимают, что в случае аварии при маневрировании вся ответственность будет лежать только на капитане и аргументация в давлении со стороны будет полностью проигнорирована расследующими органами. Это произойдет благодаря одному из положений конвенции СОЛАС (Международная конвенция по охране человеческой жизни на море). Оно гласит: «Капитан не должен быть ограничен компанией, фрахтователем или любым иным лицом в принятии или выполнении любого решения, которое, по его профессиональному суждению, необходимо для поддержания уровня безопасности и охраны судна»[1]. Это правило конвенции означает, что вся ответственность по принятию решений по безопасности лежит на капитане и именно он должен принимать такие решения, потому советы других лиц могут нести только рекомендательный характер.

И вот, казалось бы, такая основополагающая конвенция по безопасности на море, как СОЛАС, четко говорит о власти капитана по принятию решений касаемых безопасности, однако очевидно, что ни судовладельцы, ни фрахтователи не в восторге от такого положения дел, ведь им так хочется управлять

абсолютно всем из офиса. Обеспечение же капитаном безопасности в тех случаях, где, по мнению офисных руководителей, видимой необходимости не было, а расходы понесены – приводит к порче отношений и возможном отказе далее трудоустраивать капитана.

Неотъемлемой частью современного торгового мореплавания являются системы слежения и анализа переходов судов. Для этого фрахтователи используют сторонние компании по мониторингу (AMI, WNI и другие), анализирующие оптимальность всего плана предстоящего рейса. Сюда входит и проверка прокладки, и анализ погоды по маршруту, оптимальная скорость и допустимый расход топлива. Казалось бы, хорошее подспорье для капитана. Но нет, на практике рекомендательный характер компаний переходит зачастую в требовательный через давление на капитана и принуждение его менять уже запланированные параметры перехода. Проведя огромную работу, рассчитав весь рейс, используя все возможные современные системы, капитан вынужден менять прокладку, чтобы угодить мониторинговой компании и, как следствие – чартеру. Даже 10 лет назад невозможно было себе представить такого, ведь именно планирование рейса, принятие решений о девиации, учет изменения погодных условий – все это являлось основными должностными обязанностями капитана. Собственно, это и прописано в конвенции ПДНВ (Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты), где четко определено, что именно капитан должен убедиться в том, что рейс из порта выхода до порта назначения полностью спланирован, ответственность за это планирование лежит непосредственно на капитане [2].

Мониторинговая компания запрашивает судно прислать план перехода со всеми выбранными параметрами, после чего изучает его, определяет оптимальность и дает свои «рекомендации» по корректировке. Все капитаны знают, что такие «рекомендации» являются обязательными для выполнения, чтобы переход был свободным от восклицаний фрахтователя.

Для понимания полной картины можно будет привести один яркий пример, случившийся с судном класса «Панамакс» под Либерийским флагом в Атлантическом океане в мае 2021 года. Капитан получал ежедневный прогноз на неделю вперед используя судовую метеорологическую программу. Кроме того, мониторинговая компания также высылала погодную карту ежедневно, рекомендуя либо идти как запланировано, либо избегать плохой погоды и сменить курс. В один момент капитан стал замечать расхождение в прогнозах судовой программы с прогнозами мониторинговой службы, о чем незамедлительно сообщил. Судовая программа показывала шторм в 12 баллов, с которым судно столкнется через 4 дня, если не сменить курс. Прогноз мониторинговой компании давал только 7 баллов, что позволительно для судна такого класса. После уведомления о расхождении прогнозов был получен ответ, что более точный прогноз дает мониторинговая компания. За 3 дня до шторма прогноз судовой системы не изменился – капитан дал запрос на девиацию с курса. Мониторинговая компания посчитала, что в таком случае рейс будет неоптимальным. В этот же момент на капитана началось давление со стороны судовладельца – в случае изменения курса фрахтователь может отказаться оплачивать топливо, использованного в результате бессмысленной девиации. По крайней мере, все в офисе считали, что смена курса в этой ситуации будет неоправданной. Может ли в этот момент капитан принять решение «быть дальше от опасности» т.е. верить более опасному прогнозу, как принято в морской практике, и все же отвернуть? Разумеется, но в этот момент он понимает, что это может быть его последним контрактом в компании, если компания понесет потери, пусть и незначительные. Под действием этого давления капитан принимает решение выполнить «рекомендации» мониторинговой службы и продолжает следовать по курсу. Попав в шторм, судно потеряло сутки времени и 2 бортовых трапа стоимостью в \$100тыс каждый. Не стоит забывать, что и люди могли бы пострадать. Капитану не сделали никаких нареканий, так как было понятно – здесь ошибка офиса. Он продолжает работать. Однако, если представить самое страшное – гибель людей, кораблекрушение, загрязнение и прочее – в суде по этому делу все стороны ссылались бы только на рекомендательный характер своих прогнозов и полную ответственность капитана за принятие решений [1].

Трудно представить, как текущую ситуацию со случаями принуждения и давления на капитанов можно было бы исправить сегодня, ведь с точки зрения международного морского права уже приняты соответствующие правила, запрещающие такое давление, как писалось выше. Реальный, а не мнимый переход в пользу безопасности, жертвуя определенные финансы и выгоды, необходимо проводить судовладельцам и фрахтователям для улучшения ситуации. Несомненно, система управления безопасностью большинства компаний имеет четкие политики по предотвращению давления на капитанов в частных и общих случаях, но только с помощью регулярных собраний по безопасности и поднятию этой темы именно руководством этих компаний можно изменить отношение рядовых сотрудников к этой проблеме, устанавливая реальный приоритет безопасности на море.

Пристатейный библиографический список:

1. IMO: SOLAS - Safety of Life at Sea, Consolidated Edition, 2020, SKU: IMO110E, Chapter XI-2, Reg. 8
2. IMO: STCW including 2010 Manila Amendments, 2017, SKU: PUB-IMO-STCW-2017, Section A - VIII/2 PART 2.5
3. IMO: Load Lines Convention 1966, 2021, SKU: IMO701E, Article 12.1
4. IMO: BLU Code - Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers, Resolution A.862(20), 2011, SKU: IMO266E, section 4.1.1.4; 4.2.1.4-5 and Appendix 4.18

5. Официальный сайт международной организации ИМО:
<https://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx> - дата обращения 19 февраля 2022

Для цитирования: Мордвинова Т.Б. Проблемы информационной среды в морском праве / ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С. 42-44

Мордвинова Т.Б.

*Агентство морского права (Санкт-Петербург);
ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова.*

Кафедра Международного и морского права, старший преподаватель.

ПРОБЛЕМЫ ИНФОРМАЦИОННОЙ СРЕДЫ В МОРСКОМ ПРАВЕ

Аннотация. Информатизация общества является неизбежной закономерностью развития цивилизации. Из осознания возрастающей роли информации в общественном развитии возникает потребность в оптимизации поиска, отбора и представления информации как информационного продукта. Рассмотрены проблемы информационной среды и электронно-сетевые ресурсы морского права.

Ключевые слова: информационная среда; цифровое общество; информационный продукт; информационный ресурс; электронно-сетевые ресурсы.

PROBLEMS OF THE INFORMATION ENVIRONMENT IN MARITIME LAW

Annotation. The informatization of society is an inevitable pattern of the development of civilization. From the awareness of the increasing role of information in social development, there is a need to optimize the search, selection and presentation of information as an information product. The problems of the information environment and electronic network resources of the law of the sea are considered.

Keywords: information environment; digital society; information product; information resource; electronic network resources.

Находясь все ближе к временному определению «конец первой четверти 21 века» мы видим и ощущаем, что находимся на пороге новой информационной революции. Понятие информационной революции связано с историческими этапами развития общества, которые определялись внедрением новых средств хранения, обработки и передачи информации. Четкой и установленной периодизации нет, например, некоторые авторы выделяют первой информационной революцией появление языка и человеческой речи,[1] другие на первое место ставят уже изобретение письменности. Пропустим изобретение Иоганна Гуттенберга, прогресс в развитии средств связи, таких как телеграф, телефон, радио и обратимся сразу к 20 веку.

В прошлом столетии мы пережили две информационные революции, одна была связана с развитием микропроцессорных технологий и появление персональных компьютеров, а другая с формированием и развитием трансграничных глобальных информационно-телекоммуникационных сетей, охватывающих все страны и континенты, проникающих в каждый дом и воздействующих одновременно и на каждого человека в отдельности, и на огромные массы людей.[2] Информационные технологии, которые обладают несравненным объемом памяти и скоростью передачи информации, стали влиять на все области деятельности человека: рождение, учебу, работу, производство, потребление, отношения, чувства. В результате начала формироваться новая социальная структура, новое информационное общество.[3] И по мере развития информационно-телекоммуникационных сетей мы ближе и ближе приближаемся к обществу, которое определяется как «цифровое общество».

В последние годы слово «цифровизация», равно как и само понятие «цифровое общество», стали настолько расхожими, что их употребление не вызывает вопросов. Однако определение сути этих понятий является довольно затруднительным и однозначной их трактовки до сих пор нет.[4] Ключевая роль в цифровом обществе отводится интернет-среде, развитие которой служит источником множества общественных изменений.[5] В результате всех информационных революций мы пришли к тому, что сформировалась новая, весьма специфическая информационная среда.

Отметим, что в современных российских исследованиях, посвященных проблематике информационного общества и процессам информатизации, широко используется понятие «информационная среда», однако отсутствует четкое и однозначное его толкование. Чаще всего информационная среда отождествляется либо с информационной системой (даже используется аббревиатура «ИС» в значении «информационная среда», а не в значении «информационная система», устоявшемся в терминологии сферы информационных технологий), либо с самой информацией, содержащейся в документах и базах данных.[6]

Знаковая система информационной среды – та же, что и в обществах прошлых эпох, т.е. слова, образы, социальные и профессиональные коды, ощущения и другие характеристики. Однако чем дальше,

тем больше создатели и пользователи начинают использовать цифровые коды, которые требуют расшифровки и интерпретации.[7]

Информационная среда «структура» непостоянная, т.к. идет непрерывный процесс создания информации, ее трансформации и в результате один пласт информации отмирает (превращается в архив), а на его место приходит иное «сформированное знание», изменяя сознание общества и меняя расклад сил в различных практических областях. Это можно отнести и к морской отрасли, где все «громче» заявляют о себе глобальные информационные проекты.

Каждый проект содержит в себе огромное количество информации, которую необходимо систематизировать и представить в виде сформированного информационного продукта.

Понятие «информационный продукт (продукция)» было закреплено в ФЗ «Об участии в международном информационном обмене».[8] Закон определял термин, как «документированная информация, подготовленная в соответствии с потребностями пользователей и предназначенная или применяемая для удовлетворения потребностей пользователей».

На сегодняшний день данное понятие в законодательстве РФ не закреплено. Термин «информационные продукты» встречается в законодательных актах, но без определения. Например, в ряде статей Налогового кодекса «информационный продукт» мы видим в таком контексте - «...оказании услуг (выполнении работ) по разработке программ для ЭВМ и *баз данных (программных средств и информационных продуктов вычислительной техники)*, их адаптации и модификации...».[9] в таком же варианте и в Договоре о Евразийском экономическом союзе.[10]

Обратившись к международному праву, отметим доклад МОТ по мерам реагирования на пандемию COVID-19.[11] Рассматривая и анализируя Раздел VIII отметим, что под информационным продуктом понимается разработка новых платформ и адаптация коммуникаций, обеспечивающих доступ внешней и внутренней аудиторий к необходимым сведениям и знаниям.

Стандарт «Информационно-библиотечная деятельность, библиография: Термины и определения» определяет информационный продукт как «документы, информационные массивы, базы данных и информационные услуги, являющиеся результатом функционирования информационных систем».

Как отмечалось выше, эпоха цифровизации диктует свои правила и они откладывают четкий и неоднозначный отпечаток на представления информационного продукта. Актуален и интересен только «документ, информационный массив» который встроен в удобный веб интерфейс и адаптирован под определенного пользователя, под конкретную сферу/отрасль применения.

Информационный продукт узкоспециализированной сферы «морское право» в отечественных электронно-сетевых ресурсах представлен очень ограниченно и разрозненно.

Анализ морских сайтов показывает, что большинство содержат некую практическую информацию, но которая в конечном итоге сводится к рекламному варианту услуг компании. Большинство сайтов не актуализируют информацию, что требует от пользователя внимательного отношения к такому реквизиту, как дата размещения материала.

Ведущие российские справочно-поисковые системы, такие как Консультант, Гарант, Кодекс, не выделяют в своих системах БД по морской отрасли. Некоторые информационные базы представлены у частных компаний, но они не систематизированы на профессиональный поиск. Отметим плохо структурированные сайты, поиск занимает много времени; многоступенчатость поиска; часто избыток оформления затрудняет восприятие информации. Основным недостатком является отсутствие логической схемы расположения материала, неопределенность рубрик.

Например, «База знаний: материалы по морскому праву» (<https://inmarin.ru/bazaznaniy>), выделены произвольные рубрики внутри которых вопросы, ответы на которые представлены в форме статей. Отсутствует система поиска по базе, многие статьи не актуализированы и при использовании этих материалов информация требует дополнительной проверки. Из положительных моментов, база общедоступна.

Сайт «Ассоциации Морского Права» (<https://rumla.org/resources-ru/>) предлагает раздел «Ресурсы и ссылки». Видим страничку с приятным интерфейсом рубрик. Оценить наполняемость и информативность ресурсов не представляется возможным, так как доступ только для членов ассоциации. Это противоречит позиции открытости информационных ресурсов, «дружелюбность» ресурса оценивается и так же процентом открытой информации.

За видимой простотой доступа к ресурсам Интернета мы находим «не очевидные» сложности. Информацию надо уметь не только получать, но и уметь представлять, сделав ее максимально доступной среди миллионов документов различного характера. И этой информации должны доверять.

Но, информацию надо и найти через поисковые запросы в сети. Можно получить множество ссылок на документы морской тематики, но среди нее наличие множества неинформативных, рекламных, обращение к которым только отнимает время и не дает нужной информации. Надо обратить внимание при разработке справочных разделов, баз данных создание навигатора по отраслевым сайтам.

Например, на сайте библиотечного комплекса ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова (<https://library.gumrf.ru>), в разделе «прочие электронные информационные ресурсы» скрыт раздел «морское право». В нем представлены ссылки на ресурсы интернета. Отметим не системность и не актуальность представленной информации. Вопрос к достоверности представления информации.

Проблема – информация представленная на *профильном ресурсе* требует проверки перед использованием в научной или практической работе.

Необходимо разработать метод оценки сетевой информации, достоверности данных, предоставляемых в сети. Подготовить рекомендации по разработке стратегии поиска научной информации по проблематике морского права в Интернет ресурсах.

Пристатейный библиографический список:

1. Гафнер В.В. Информационная безопасность: учеб. пособие. – Ростов на Дону: Феникс, 2010. - 324 с.
2. Копылов В.А. Информационное право: Учебник. - М., 2004. - С. 20-21.
3. Городнова А.А. Информационная культура и информационное общество: учебно-методическое пособие. – Нижний Новгород: Изд-во Волго-Вятской академии госслужбы, 2010. – 174 с.
4. Добринская Д.Е. Что такое цифровое общество? // Социология науки и технологий. - 2021. - DOI: 10.24412/2079-0910-2021-2-112-129
5. Смирнов А. В. Цифровое общество: теоретическая модель и российская действительность // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. - 2021. - № 1. - С.129-153.
6. Калюжный К.А. Информационная среда и информационная среда науки: сущность и назначение Текст научной статьи по специальности «СМИ (медиа) и массовые коммуникации» // Управление наукой и наукометрия. – 2015. – С. 7-23
7. Яницкий О.Н. Общество и индивид в информационной среде // ВТЭ. – 2020. - №2. - С. 99–110
8. Федеральный закон от 04.07.1996 № 85-ФЗ (ред. от 29.06.2004) «Об участии в международном информационном обмене» // СПС КонсультантПлюс (дата доступа 13.10.2021)
9. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. от 02.07.2021). Статья 148 // СПС КонсультантПлюс
10. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 01.10.2019) // СПС КонсультантПлюс (дата доступа 13.10.2021)
11. Шестой дополнительный доклад: Меры реагирования Международного бюро труда на пандемию COVID-19 (GB.340/INS/18/6). 12.10.2020 [Электронный ресурс] URL: https://www.ilo.org/gb/GBSessions/GB340/ins/WCMS_758070/lang--en/index.htm (дата доступа 13.10.2021)

Для цитирования: Скаридов А.С. К вопросу о детерминации морских автономных средств применительно к правовому регулированию коммерческого судоходства / ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С. 44-46

Скаридов А.С.
 ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова.
 Кафедра Международного и морского права,
 д.ю.н., профессор

К ВОПРОСУ О ДЕТЕРМИНАЦИИ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ СРЕДСТВ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ПРАВОВОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ КОММЕРЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА

Аннотация. Нет необходимости лишней раз подчеркивать значение терминологии в международном праве, ибо иногда сам факт применения или конвенционного закрепления некоторого термина имеет серьезные правовые последствия, так как может относиться то или иное техническое сооружение к объектам, имеющим различный правовой статус. В последние годы активно обсуждается применимость различных понятий, могущих быть использованными в правовых источниках, регламентирующих коммерческое судоходство. На основе анализа документов ИМО и международно-правовых источниках, автор рассматривает применимость тех или иных понятий в отношении указанных выше транспортных средств в законодательстве РФ.

Ключевые слова: автономные суда; беспилотные суда; цифровизация; безопасность морского судоходства; коммерческое судоходство; автономность; правовое регулирование судоходства.

ON THE ISSUE OF THE DETERMINATION OF MARINE AUTONOMOUS MEANS IN RELATION TO THE LEGAL REGULATION OF COMMERCIAL SHIPPING

Annotation. There is no need to emphasize the importance of terminology in international law once again, because sometimes the very fact of applying or conventionally fixing a certain term has serious legal consequences, since it can refer a particular technical structure to objects with different legal status. In recent years, the applicability of various concepts that can be used in legal sources regulating commercial shipping has been actively discussed. Based on the analysis of IMO documents and international legal sources, the author considers the applicability of certain concepts in relation to the above-mentioned vehicles in the legislation of the Russian Federation.

Key words: autonomous vessels; unmanned vessels; digitalization; maritime safety; commercial shipping; autonomy; legal regulation of shipping.

Юридическое толкование того или иного понятия предполагает установление из всех возможных слов и словосочетаний наиболее точного не только с точки зрения физических и иных свойств предмета термина, но и его наиболее точного словесного обозначения. Если признать вышеприведенное суждение справедливым, то уместно обратиться к анализу употребляемых в правовых источниках словесных сочетаний, используемых для обозначения объектов искусственного происхождения судов, применительно к которым используют их ключевую характеристику – их «беспилотность».

Большинство из действующих международных соглашений для обозначения морских средств используют два понятия «судно» и «корабль», Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (далее: «КМП-82») дополняют этот перечень термином «подводные лодки и другие подводные транспортные средства» (ст. 20), которые по существу ни одна из известных конвенций не детерминирует.

Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г. определяет судно как морское транспортное средство любого типа, не закрепленное постоянно на морском дне, включая катера с динамическими принципами поддержания, подводные аппараты и любые другие плавучие средства. В ст. 2 указанной Конвенции исключаются из рассматриваемого понятия:

- а) военные корабли;
- б) суда, принадлежащие государству или эксплуатируемому им, когда они используются в качестве военно-вспомогательного либо для таможенных или полицейских целей;
- в) суда, выведенные из эксплуатации или поставленные на прикол.

В MARPOL понятием «судно» охватывается «эксплуатируемое в морской среде судно любого типа, включая суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные и плавучие платформы». Это же определение в точности повторяет и Договор об Антарктике 1959 г. (п. «g» ст. 1 приложения IV к Протоколу об охране окружающей среды к Договору об Антарктике).

Иначе этот термин трактуется в МППСС-72, где говорится: «Слово «судно» означает все виды плавучих средств, включая водоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения на воде» (правило 3). Иными словами, Конвенция исключает из рассматриваемого понятия «подводные транспортные средства», на которые ссылается КМП-82.

В Конвенции по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, 1924 г. сказано: «Судно означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов» (ст. 1). Статья 1 Конвенции о минимальных нормах на торговых судах 1981 г. применяется к любому морскому судну, находящемуся в государственном или частном владении и занятому перевозкой грузов или пассажиров в коммерческих целях или используемому для любых других коммерческих целей.

Применительно к INMARSAT «судно» означает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа, которое включает, в частности, суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства и непостоянно закрепленные платформы (ст. 1).

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. исходит из функциональной предназначенности исследуемого нами объекта, понимая под последним «любое морское судно и плавучее средство любого типа, фактически перевозящее нефть наливом в качестве груза» (ст. 1).

Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. исходит из совсем иного критерия и дает понятие «судна» исходя из района его использования. Так, в ст. II названной Конвенции сказано: «Морское судно означает судно, иное, чем те, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости либо в районах действия портовых правил». Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. также исходит из среды применения судна, относя к последнему «только морское судно, за исключением судна на воздушной подушке» (п. 3 ст. 1).

Некоторые конвенции, избегая более или менее ясных формулировок, применяют метод исключения, т.е., не давая определения «судна», исключают из оборота применение тех из них, на которые положения конвенции или договора не распространяются. Так, Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г., не применяется к военному кораблю; судну, принадлежащему государству или эксплуатируемому им, когда оно используется в качестве военно-вспомогательного либо для таможенных или полицейских целей; а также к судну, выведенному из эксплуатации или поставленному на прикол (ст. 2).

Указанный выше перечень конвенций не является исчерпывающим, но позволяет констатировать, что ни одна из перечисленных конвенций, включая основные правила по перевозке грузов (Гаагские, Гамбургские и Роттердамские), суда, основными характеристиками которых является их «беспилотность» - не оговаривают.

С 2017 г. Международная морская организация (ИМО) пытается решить эту проблему. Работа включала оценку значительного числа договорных инструментов, относящихся к сфере компетенции Комитета ИМО по безопасности на море (MSC). MSC на своей 103-й сессии в мае 2021 принял резолюцию, в которой применил понятие «морские автономные надводные суда» (Maritime Autonomous

Surface Ships (MASS)). К слову сказать, использование в указанном понятии характеристики «надводности» значительно сужает перечень уже используемых морских беспилотников» и уж никак не идет «в ногу с технологическим развитием», как это отмечал MSC.

ИМО уточнила наличие двух дополнительных характеристик в условиях автономности, а именно, ее различных уровней:

- использование автономных судов ответственным оператором с поддержкой принятия решений (степень 1);
- дистанционно управляемое судно с моряками на борту (степень 2);
- дистанционно управляемое судно без моряков на борту (степень 3) и
- полностью автономное судно (степень 4).

Дальнейшее развитие правового регулирования автономных объектов MSC видит в разработке специальных правовых инструментов, применительно к MASS, который мог бы иметь форму «Кодекса MASS» с целями, функциональными требованиями и соответствующими положениями, подходящими для всех четырех степеней автономии и устраняющими различные пробелы в действующем правовом регулировании.[1,2]

Российские проектные источники используют разную и неустоявшуюся терминологию: от «беспилотных средств», «автономных необитаемых подводных аппаратов», «автономных подводных объектов» и проч. Пока в единственном нормативном акте, имеющим отношение к нашему анализу, Постановлении Правительства РФ № 2031[3] принят термин «автономное судно» под которым понимает *самоходное судно, используемое в целях торгового мореплавания, процессы управления которым частично или полностью могут осуществляться в автоматическом и дистанционном режиме без участия членов экипажа судна на борту.*

Из указанного определения очевидно, что уровень управляемости, предложенный ИМО, здесь в полном объеме не учтен и его, вряд ли можно считать настолько устоявшимся, что мог бы быть использованным в соответствующих законах. Хоть и не принятый проект ФЗ о внесении изменений в КТМ 2020 г.[4] использует понятие «автономные маломерные суда, используемые в коммерческих целях».

Как бы не складывались дальнейшие усилия законодателя, полагаем, что для универсальности восприятия можно согласиться с понятием, использованным ИМО, - «морские автономные суда», применяя характеристики - «надводные» или «иные» в зависимости от технических возможностей таковых.

Для создания специального нормативного акта (на данном этапе включение соответствующих изменений в КТМ РФ представляется недостаточно обоснованным) по правовому регулированию указанных объектов нужна практика применения, и опыт ИМО и нормативного регулирования применения этих объектов в иностранных юрисдикциях. Полагаем, что значимость возможных последствий применения недостаточно обоснованных правил вполне значимое обоснование для того, чтобы отнестись к рассматриваемой проблеме глубже и всесторонней.

Пристатейный библиографический список:

1. Доклад MSC 103 (MSC 103/21/Add.1) Приложение 8. [электронный ресурс] URL: <https://www.wcdn.imo.org> (дата доступа 17.10.2021)
2. Outcome of the regulatory scoping exercise for the use of maritime autonomous surface ships (MASS). MSC.1/Circ.1638 [электронный ресурс] URL: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/MS.1-Circ.1638> (дата доступа 17.10.2021)
3. Постановление Правительства РФ от 05.12.2020 № 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации» (вместе с «Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации») [электронный ресурс] // Документ предоставлен КонсультантПлюс www.consultant.ru (Дата обращения 19.10.2021)
4. Проект Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части правоотношений, возникающих при использовании автономных судов» (подготовлен Минпромторгом России) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 17.12.2020) [электронный ресурс] // Документ предоставлен КонсультантПлюс www.consultant.ru (Дата обращения 19.10.2021)
5. Скаридов А.С. Морское право. Учебник для магистров. - 2-е изд., пер. и доп. – М.: Юрайт, 2017. – 647 с. - (Сер. 24 Магистр)

Для цитирования: Скрынник А.М. Система учебных заведений по подготовке командных кадров плавсостава судов арктического морского флота и береговых структур для работы на трассах СевМорПути в СССР (1935-1991 г.г.): краткий историко-правовой аспект / Южно-Российский институт управления – филиал РАНХГИС при Президенте России // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С. 47-52

Скрынник А.М.

*доцент кафедры процессуального права юридического факультета
Южно-Российского института управления – филиала РАНХГИС при Президенте России
к.э.н, доцент*

СИСТЕМА УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ПО ПОДГОТОВКЕ КОМАНДНЫХ КАДРОВ ПЛАВСОСТАВА СУДОВ АРКТИЧЕСКОГО МОРСКОГО ФЛОТА И БЕРЕГОВЫХ СТРУКТУР ДЛЯ РАБОТЫ НА ТРАССАХ СЕВМОРПУТИ В СССР (1935-1991 Г.Г.): КРАТКИЙ ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Аннотация. В статье проведен краткий историко-правовой анализ зарождения и развития системы учебных заведений в структуре: Главного управления Северного морского пути СССР; министерства морского и речного флота СССР; министерства морского флота СССР. Исследованы и расставлены основные реперные точки в организации, реорганизации и упразднении отдельных учебных заведений по подготовке командных кадров для работы на трассах СевМорПути в СССР в плавсоставе арктического морского флота и береговых структурах

Ключевые слова. Северный морской путь, Главное управление Северного морского пути, кадры, учебные заведения, Гидрографический институт, Высшее арктическое морское училища, Ленинградское высшее инженерное морское училища имени адмирала С.О.Макарова, Школа метеорологи и связи, Арктическое училище, Арктическое судостроительное училище, Красноярское речное училище

THE SYSTEM OF EDUCATIONAL INSTITUTIONS FOR THE TRAINING OF COMMAND PERSONNEL FOR SHIPS OF THE ARCTIC NAVY AND COASTAL STRUCTURES TO WORK ON THE ROUTES OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN THE USSR (1935-1991): A BRIEF HISTORICAL AND LEGAL ASPECT

Abstract. The article provides a brief historical and legal analysis of the origin and development of the system of educational institutions in the structure of: the Main Directorate of the Northern Sea Route of the USSR; the Ministry of the Sea and River Fleet of the USSR; the Ministry of the Navy of the USSR. The main reference points in the organization, reorganization and abolition of individual educational institutions for the training of command personnel to work on the routes of the Northern Sea Route in the USSR in the Arctic navy and coastal structures are investigated and placed

Keywords. Northern Sea Route, Main Directorate of the Northern Sea Route, personnel, educational institutions, Hydrographic Institute, Higher Arctic Maritime School, Leningrad Higher Marine Engineering School named after Admiral S.O.Makarov, School of Meteorology and Communications, Arctic School, Arctic Shipbuilding School, Krasnoyarsk River School

17 декабря 1932 года было принято постановление Совета Народных Комиссаров СССР № 1873, в котором говорилось:

«1. Образовать при Совете народных комиссаров Союза ССР Главное управление Северного морского пути (далее, ГУСМП). Поставить перед ГУСМП задачу проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути.

2. Передать в ведение ГУСМП все существующие метеорологические станции и радиостанции, расположенные на берегу и островах Ледовитого океана». Начальником ГУСМП был утвержден О.Ю. Шмидт[1].

Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР № 1874 от 20 декабря 1932 года «О мероприятиях в связи с организацией Главного управления Северного морского пути при СНК Союза ССР» были определены первоочередные меры, способствующие образованию ГУСМП.

Постановление Совета Народных Комиссаров СССР № 1873 от 17.12. 1932 г. было объявлено приказом № 1 от 01 января 1933 года по ГУСМП за подписью первого начальника – О.Ю. Шмидта.

В начале 1933 года для проверки практической возможности использования Северного морского пути было решено провести сквозной рейс. Инициатором его был Валериан Куйбышев, руководивший в качестве заместителя председателя СНК ССР работами по освоению Арктики. Так начался исторический поход на пароходе «Челюскин». Капитаном, как и в предыдущих походах, был В.И. Воронин. На заключительном этапе рейса судно, преодолевая льды, вошло в Берингов пролив, но последние мили оказались для него непроходимыми – небольшая ледовая перемычка не позволила судну выйти на чистую воду. Вместе с дрейфующими льдами оно было вынесено в Чукотское море, а затем раздавлено льдами. «Челюскин» погиб, однако Северный морской путь был пройден. Спасение челюскинцев превратилось во всесоюзную героическую эпопею. Постановлением ЦИК СССР 16 апреля 1933 года было учреждено звание Герой Советского Союза. Первыми это звание получили 7 летчиков, принимавших участие в спасении челюскинцев, действия которых показали, что в СССР есть авиация,

способная работать в условиях Арктики. Этим рейсом было еще раз доказано, что грузовые суда с ледовым подкреплением при наличии соответствующего ледокольного обеспечения могут активно использоваться для плавания в Арктике[2].

В европейской части страны деятельность ГУСМП охватывала острова и моря Северного Ледовитого океана, а в азиатской – всю материковую территорию к северу от 62-й параллели. Многие хозяйственные предприятия на этой территории перешли в ведение ГУСМП.

По результатам обсуждения итогов плавания парохода «Челюскин» по Севморпути было принято постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 20 июля 1934 года № 1726 «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства». Постановлением предусматривалось строительство новых морских судов, морских портов и радиостанций, воздушных линий и аэропортов, а также значительное расширение сферы деятельности ГУСМП и организацию подготовки кадров специалистов для Севера – штурманов, гидрографов, метеорологов, полярных летчиков, механиков, электромехаников, радиоработников и др., для чего было предусмотрено в 1935 году создание в системе ГУСМП Гидрографического ВТУЗа, техникумов и курсов по различным специальностям.

Для успешного решения задач, стоящих перед ГУСМП на основании постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 1726 от 20.07.1934 года, приказом начальника ГУСМП от 25 апреля 1935 года, в Ленинграде был открыт Гидрографический институт ГлавСевМорПути при СНК СССР – специализированное высшее техническое учебное заведение. Директором Гидрографического института ГУСМП был назначен профессор П.Д. Белонковский[3].

Организационная работа по разработке профиля будущего специалиста инженера-гидрографа, в составлении учебных планов и программ проводилась профессорами: П.Д. Белонковским, Г.С. Максимовым и гидрографом-геодезистом А.П. Ющенко. В работе принимали активное участие крупнейшие специалисты в области гидрографии, геодезии судоходства: академик А.Н. Крылов, профессор Ю.М. Шокальский, профессор Н.Н. Матусевич, профессор Б.П. Хлюстин. Занятия со студентами проводились в арендованных у ЛИИВТа помещениях. С 1940 года специально для Гидрографического института было построено здание в г. Ленинграде по адресу Заневский пр. д. 5.

Для поступления в институт на 1 курс абитуриенты сдавали вступительные экзамены по: политграмоте (с 1939 года - по Конституции СССР и истории народов СССР), русскому языку (письменно - сочинение, и устно), математике (письменно и устно), физике, химии, иностранному языку.

В летнее время студенты 1 и 2 курсов проходили учебную практику. Она включала в себя практические вопросы по топографии, геодезии, морскому делу. Учебные практики студенты проходили в 1935–1937 гг. в районе Парголово – Шувалово, в 1937 – 1940 гг. на Онежском озере (Кондапожская губа), в 1940 г. в районе острова Тейкарсаари. Во время летней практики студенты жили в специально отведенных помещениях в районах проведения практик по специальному распорядку дня.

В июле 1938 года состоялся первый выпуск инженеров-гидрографов. Студенты старших курсов проходили производственную практику на судах пароходств СМП, в экспедициях на трассах СМП. Для успевающих студентов была установлена стипендия (повышенная для студентов, учащихся на «хорошо» и «отлично»). Все студенты института обязаны были носить форму одежды, учрежденную для сотрудников Главсевморпути [3].

В развитие постановления СНК СССР от 17 декабря 1932 года постановлением СНК СССР от 22 июня 1936 года было утверждено первое «Положение о ГУСМП», в котором были сформулированы его основные задачи: окончательное освоение Севморпути от Баренцева моря до Берингова пролива, организация морских, речных и воздушных сообщений, радиосвязи и научно-исследовательских работ в Советской Арктике; развитие производительных сил и естественных богатств Крайнего Севера и привлечение коренного населения Крайнего Севера к активному участию в социалистическом строительстве. Пунктом 6 Положения указывалось, что в ведении ГУСМП находятся следующие учебные заведения: Гидрографический институт для подготовки гидрографов высшей квалификации и летная школа[4].

К осени 1934 года руководство страны прислушалось к просьбам полярников обеспечить им собственную систему подготовки летных кадров. Выбор выпал на Николаевскую школу морских летчиков Осоавиахима, которая к этому времени уже успела выпустить в общей сложности 74 летчика и 15 авиамотористов. Насколько острой была нехватка подготовленных кадров в Полярной авиации, можно судить по такому факту. В течение одного только 1934 года списочный состав арктической Оперативной летной группы вырос вдвое – с 20 до 42 человек, а требовалось намного больше. В результате 29 ноября 1934 года Центральный совет Осоавиахима и Управление воздушной службы Главсевморпути заключили договор о передаче Николаевской школы морских летчиков в ведение Полярной авиации. Передача школы началась 25 декабря 1934 года, а с 1 января 1935 года новое учебное заведение получило название – Николаевская школа морских летчиков Главсевморпути[5].

При этом поначалу программа обучения будущих полярных летчиков не слишком изменилась, а первый выпуск летной школы, который состоялся в том же 1935 году, был по-прежнему небольшим и практически полностью был распределен в Обскую, Енисейскую и Ленскую авиагруппы. Но к этому времени уже принимаются новое штатное расписание летной школы и новая программа подготовки специалистов: 7 июня 1935 года приказом по Управлению воздушной службы Главсевморпути

определено, что в Николаеве должны одновременно учиться 250 курсантов по специальности «Учморлет» и 50 – по специальности «Штурман-радист». Тогда же городские власти Николаева выделили для школы новый земельный участок, Главсевморпуть – деньги на строительство учебной базы и новые самолеты. В итоге в 1936 году Николаевская летная школа располагала уже тремя сухопутными аэродромами – в Великой Коренихе, на Водопое и в Сливино – и гидроаэродромом на территории школы на Спасской косе. На сухопутных обучение шло на самолетах У-2 и Р-5, а гидробаза выпускала курсантов в полеты на гидросамолетах Ш-2 и МБР-2.

Первый выпуск морских летчиков для Полярной авиации, прошедших обучение по новой программе, состоялся в декабре 1936 года: всего 28 человек. 13 августа 1938 года приказом № 328 по Главсевморпути Николаевской школе морских летчиков Полярной авиации присвоили имя ее знаменитого начальника – Сигизмунда Леваневского: годом ранее он вместе со всем экипажем самолета Н-209 таинственно пропал без вести во время перелета через Северный полюс в Америку. А в ноябре 1938 года школа произвела последний выпуск – 43 специалиста.

26 сентября 1938 года приказом народного комиссара Военно-Морского Флота на базе Николаевской школы морских летчиков Полярной авиации было сформировано Военно-морское авиационное училище имени Сигизмунда Леваневского, занятия в котором начались 1 января 1939 года. В сентябре-октябре того же года училище выпустило первых лейтенантов военной флотской авиации — ими стали курсанты последнего, четвертого набора школы Полярной авиации. После этого Николаевское училище сменило профиль и стало готовить уже не летчиков, а летчиков-наблюдателей и штурманов. После войны, в 1947 году, училище еще раз было переименовано и стало называться Николаевским минно-торпедным авиационным училищем, уже без упоминания имени Леваневского. А в 1959 году состоялся последний выпуск – после этого на базе бывшего училища был создан и до недавнего времени действовал центр боевой подготовки морской авиации[5].

В 1939 году, на основании постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 1726 от 20.07.1934 года, были открыты:

Ленинградский гидрографический техникум при Ленинградском гидрографическом институте – профильное средне-техническое учебное заведение (в дальнейшем был упразднен)[6];

Мурманский морской техникум – специализированное среднее техническое учебное заведение (в дальнейшем был упразднен)[7];

Московская техническая школа ГУСМП при СНК СССР – специализированное среднее техническое учебное заведение (в дальнейшем было перебазируется в г. Ленинград и получило наименование – Ленинградская школа метеорологии и связи ГУСМП при СНК СССР)[8].

В предвоенные годы Главное управление Севморпути не располагало достаточным количеством собственного флота и ежегодно арендовало для обеспечения завоза грузов в арктический регион суда наркомата морского флота.

Постановлением СНК СССР от 25 января 1941 года № 189 была утверждена новая структура и штаты ГУСМП[9]. Согласно утвержденной структуре в состав учебных заведений на тот период входили:

- Ленинградский гидрографический институт;
- Ленинградский гидрографический техникум;
- Мурманский морской техникум;
- Техническая школа метеорологии и связи в г. Москва.

В навигацию 1941 года было предусмотрено арендовать 16 судов различных пароходств, задействовать 4 собственных судна и 3 ледокола. Арендованными и собственными судами планировалось осуществить завоз всех необходимых грузов на полярные станции. Предусматривались и сквозные рейсы по трассе Севморпути с грузами различных получателей.

Начавшаяся война спутала все планы. В Архангельске оказались суда наркомата морского флота, нахождение которых там не предусматривалось никакими планами. Многие члены комсостава экипажей, как собственных судов Главсевморпути, так и арендованных, были призваны в действующую армию и военный флот. Их места стали занимать учащиеся старших курсов Архангельского морского техникума НКМФ и Мурманского морского техникума ГУСМП[2].

Несмотря на все сложности, образовавшиеся в послевоенный период, страна восстанавливалась. На побережье трассы Северного морского пути строились города, аэродромы, морские порты, возводились промышленные предприятия. Восстанавливались и вновь строились полярные станции. Гидрологи производили промеры глубин во всех морях Северного Ледовитого океана, строились новые маяки. Но для всего этого требовался флот, и он восстанавливался. На отечественных и зарубежных судостроительных заводах строились транспортные суда и ледоколы. Одновременно шел прием судов, полученных по репарациям от побежденной Германии.

По примеру НКМФ и НКРФ СССР, по созданию мореходных и речных училищ закрытого типа[10,11], постановлением СНК СССР от 26 июня 1945 года № 1501 «Об улучшении подготовки командных кадров для арктического морского флота и полярных станций Главсевморпути»[12], приказом начальника ГУСМП от 30.06.1945 года № Р-164 «О реорганизации Гидрографического института и Школы метеорологии и связи ГУСМП, Гидрографический институт ГУСМП при СНК СССР

был преобразован в Высшее арктическое морское училище ГУСМП (далее, ВАМУ) при СНК СССР, а Ленинградская школа метеорологии и связи ГУСМП – в Арктическое училище ГУСМП (далее, АУ).

Приказом начальника ГУСМП № Р-164 от 30.06.1945 года было определено, что ВАМУ является высшим техническим учебным заведением, а АУ – средним техническим учебным заведением и оба указанные училища являются учебными заведениями закрытого типа, курсанты которых живут при училищах на государственном содержании: питание, проживание, обмундирование. Кроме того, создаются: в ВАМУ – Военно-морская кафедра[13], а в АУ – Военно-морской цикл для подготовки курсантов в качестве офицеров запаса ВМФ[14].

Приказом начальника ГУСМП № от 30.06.1945 года и приказом Всесоюзного комитета по делам высшей школы при СНК СССР от 07.07.1945 года № 327 было определено, что ВАМУ готовит штурманов дальнего плавания, инженеров-гидрографов и инженеров-гидрологов. Так появился еще один факультет (в дополнение к судоводительским факультетам Ленинградского, Владивостокского и Одесского высших мореходных училищ Наркомморфлота СССР), готовивший штурманов дальнего плавания (но только для СевМорПути). На факультет набирали 25 человек. Начальником факультета за все время существования ВАМУ был известный полярный капитан, доцент Николаев Н.М., а начальником В.Н. Кошкин[15]. Срок обучения в ВАМУ был установлен 5 лет.

АУ готовило техников аэрологов, метеорологов, радиотехников (в дальнейшем, с 1955 года – судовых техников-электромехаников и судовых техников-механиков). Срок обучения в АУ был установлен 4 года.

Постановлением Совета Министров СССР № 166 от 29.01.1947 года «О подготовке судоводителей для арктического морского флота»[16], в частичное изменение пункта 1 постановления СНК СССР от 26.06.1945 года № 1501 «Об улучшении подготовки командных кадров для арктического морского флота и полярных станций Главсевморпути», было установлено, что судоводительский факультет ВАМУ должен готовить инженеров - судоводителей. Порядок присвоения им морских судоводительских званий (рабочих дипломов на право занятия судовых штурманских командных должностей) регламентировался постановлением СНК СССР от 08.01.1941 года № 49.

В постановлении Совета министров СССР от 24.03.1949 года № 1201 «Об ознаменовании 50-летия работы ледокола «ЕРМАК»», говорится: в связи с 50-летием работы первого русского ледокола «ЕРМАК» присвоить Высшему арктическому морскому училищу имя АДМИРАЛА МАКАРОВА (далее, ВАМУ имени адмирала Макарова), по проекту и под руководством которого был построен ледокол «ЕРМАК».

На основании постановления Совета Министров СССР от 22 июня 1953 г. № 1567, приказом Министра морского и речного флота СССР (далее, ММРФ) от 25 июня 1953 года № 196-пр «Об объединении морских и речных пароходств, портов, пристаней, предприятий и организаций морского и речного флота», ГУСМП вошло в состав ММРФ СССР, а ВАМУ имени адмирала Макарова и АУ были включены в состав системы учебных заведений ММРФ СССР.

На основании постановления Совета Министров СССР от 4 августа 1953 г. № 2068 «Об утверждении Положения о министерстве морского и речного флота» и распоряжения Совета Министров СССР от 29.05.1954 года № 5900-р, был издан приказ Министра морского и речного флота СССР за № 327 от 1 июня 1954 года «Об объединении Высшего арктического морского училища имени адмирала Макарова и Ленинградского высшего мореходного училища в Ленинградского высшее инженерное морское училище имени адмирала Макарова Министерства морского и речного флота СССР». При этом гидрографический и гидрометеорологический факультеты ВАМУ были объединены и на этой основе создан Арктический факультет ЛВИМУ. Судоводительский факультет ВАМУ объединен с судоводительским факультетом ЛВМУ и стал судоводительским факультетом ЛВИМУ. На курсантов ЛВИМУ имени адмирала Макарова было распространено действие постановления ГКО СССР от 05.03.1944 года № 5311 «О мероприятиях по подготовке командных кадров для морского флота» и оно было отнесено к высшим техническим учебным заведениям 1-ой категории[17].

Постановлением Совета Министров СССР от 28 декабря 1990 года № 1350 «О преобразовании ЛВИМУ имени адмирала Макарова в Государственную морскую академию имени адмирала С.О. Макарова», ЛВИМУ имени адмирала Макарова было реорганизовано в ГМА имени адмирала С.О. Макарова ММФ СССР.

На 1947 год в организационную структуру ГУСМП входил Отдел учебных заведений, которому починались учебные заведения[18]:

- Высшее арктическое училище;
- Ленинградское арктическое училище;
- Пеледуйский судостроительный техникум;
- Пеледуйская школа шкиперов;
- Школа ФЗУ при Пеледуйской судовой верфи.

С 1947 года Арктическое училище ГУСМП стало именоваться как Ленинградское арктическое училище (далее, ЛАУ). В 1983 году состоялся последний выпуск курсантов радиотехнического отделения ЛАУ, и, оно было ликвидировано. С этого периода в ЛАУ осталось 3 отделения: геофизическое, судо-электромеханическое и судо-механическое. На 1990 год в ЛАУ готовили техников

по гидрологии, эксплуатации гидрометеорологических радиотехнических систем, ремонту судов, эксплуатации судовых энергетических установок[19]. В 1990 году, пунктом 4 приказа минморфлота СССР № 21 от 03 апреля «О системе морского образования» было принято решение об объединении ЛАУ с Ленинградским мореходным училищем ММФ СССР и оно прекратило свое самостоятельное плавание и существование как юридическое лицо.

Для подготовки кадров судостроителей ГУСМП, в соответствии с постановлением СНК СССР от 1 октября 1944 года был открыт Пеледуйский судостроительный техникум ГУСМП – специализированное среднее техническое учебное заведение. В первый год работы в техникум были приняты 44 учащихся в возрасте 16-30 лет, окончившие в основном 7-8 классов школы[20].

В 1948 году Пеледуйский судостроительный техникум ГУСМП был реорганизован в закрытое учебное заведение – Пеледуйское арктическое судостроительное училище ГУСМП (далее, ПАСУ). На него было распространено действие тех же постановлений и распоряжений Правительства СССР, что и на ВАМУ имени адмирала Макарова и ЛАУ[21]. После вхождения ГУСМП в состав ММРФ СССР – ПАСУ ММРФ (1953-1954 г.г.).

После реорганизации и разделении ММРФ СССР в самостоятельные министерства и передачи ПАСУ в систему учебных заведений МРФ СССР, 12 сентября 1955 года Министр речного флота СССР Шашков издал приказ № 355 «О реорганизации Пеледуйского арктического судостроительного училища и Красноярского речного техникума в Красноярское речное училище». С 1 января 1956 года Пеледуйское арктическое судостроительное училище прекратило свое существование как самостоятельное юридическое лицо.

ГУСМП при ММФ СССР просуществовало до 1964 года. В сентябре 1971 года в целях осуществления государственного надзора за рациональным использованием Северного морского пути как главной национальной морской коммуникации СССР в Арктике, организации арктического судоходства во всех его аспектах и, главное, обеспечения безопасности арктического мореплавания и ликвидации последствий загрязнения морской среды и Северного побережья СССР при Министерстве морского флота СССР была создана Администрация Северного морского пути[22]. Первым начальником администрации Северного морского пути был назначен Кирилл Чубаков, капитан дальнего плавания, почетный полярник, выпускник Таллинского мореходного училища ММФ СССР и ЛВИМУ имени адмирала С.О. Макарова. Два рейса он совершил в Антарктику, несколько лет капитан на лучших судах Мурманского пароходства. Пятнадцать лет он возглавлял администрацию Северного морского пути, в 1977 году поднялся на вершину планеты в экспедиции Т.Б. Гуженко на атомном ледоколе «Арктика», будучи заместителем начальника экспедиции. После 1985 года начальниками администрации Северного морского пути были капитаны дальнего плавания, почетные полярники В.Б. Богородский, В.В. Михайличенко, А.Г. Горшковский, А.П. Ушаков, Н.А. Манько[2].

Краткие выводы. С момента начала освоения СевМорПути, создания Главного Управления СевМорПути при СНК СССР, командные кадры плавсостава судов арктического морского флота и береговых структур для специфической работы на трассах СевМорПути в СССР (1935-1991 г.г.) вначале осуществляли учебные заведения открытого типа, а затем – закрытого. В зависимости от задач, которые преследовались при их учреждении, они прошли каждое свой путь – или реорганизации или упразднения и сыграли огромную роль в развитии производительных сил на Севере СССР.

В настоящее время, в связи с изменением климата в сторону потепления и продления арктической навигации, роль учебных заведений Росморречфлота в деле подготовки кадров для выполнения специфической деятельности на российском Севере, опять актуализировалась.

Пристатейный библиографический список:

1. Об организации при Совете народных комиссаров Союза ССР Главного управления Северного морского пути: постановление СНК СССР от 17.12.1932 № 1873 // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР (СЗ СССР). 1932. Отд. 1. № 84. Ст. 522.
2. Эдуард Вересоцкий. Леонид Гранков. СМП: Восемь десятилетий по одному пути//Морской флот №6 (2012).
3. Официальный сайт Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова // gumrf.ru
4. Постановление СНК СССР от 22 июня 1936 № 1100 «Об утверждении Положения о Главном управлении Северного морского пути при СНК Союза ССР» // istmat.info
5. Сергей Антонов. Дорога в небо Арктики начиналась на Черном море // ruspit.ru
6. Дремлюг В.В. «Морские дороги. От Чукотки до Канарских островов». СПб.: Изд-во «ГеоГраф», 2006.
7. Положение о Мурманском морском техникуме ГУСМП/РГАЭ, фонд 9570, опись 2, дело 3668, лист 184.
8. Правила приема в Московскую техническую школу Главсевморпути/Главное управление Севморпути при СНК СССР. Москва, 1940. 5 с.
9. Постановление СНК СССР от 25.01.1941 № 189 «О структуре и штатах Главного Управления Северного Морского Пути при Совнаркомом СССР»//КонсультантПлюс
10. Скрынник А.М. Система морского транспортного образования в Российской империи и СССР: краткий историко-правовой аспект // Океанский менеджмент, № 3(8) 2020, стр. 38-45
11. Скрынник А.М. Система подготовки кадров плавсостава для судов речного, озерного флота и судов типа «река-море» в СССР: краткий историко-правовой аспект // Океанский менеджмент, № 4(9) 2020, стр. 44-53

12. Постановление СНК СССР от 26 июня 1945 года № 1501 «Об улучшении подготовки командных кадров для арктического морского флота и полярных станций Главсевморпути»//РГАЭ, ф.9570, оп.4, д.203, 73 л., л. 4.
13. [История военной подготовки ГМА имени адмирала С.О. Макарова//yu.gumrf.ru](http://yu.gumrf.ru)
14. Калюжный Р.Г. К вопросу о подготовке состава запаса ВМФ в высших учебных заведениях гражданских наркоматов 1944-1945 г.г.// Интернет-журнал «МУНДИР», выпуск 17.
15. Владимир Вейхман. Учители капитанов//Север, № 7-8, 2011, стр. 97-137.
16. Постановление Совета Министров СССР № 166 от 29.01.1947 года «О подготовке судоводителей для арктического морского флота»//КонсультантПлюс
17. Справочник по организации и деятельности ГУСМП на 01.01.1947 года//РГАЭ, ф.9570, оп.4, д.203, 73 л., л. 4.
18. От мореходных классов до морской академии (к 125 - ти летию Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова). Санкт-Петербург, «Историческая иллюстрация», 2001.
19. Справочник для поступающих в средние специальные учебные заведения СССР (техникумы, училища, школы) в 1990 году. Москва «Высшая школа», 1990.
20. 100 лет Якутии//100yakutia.ru.
21. О деятельности Пеледуйского арктического судостроительного училища//РГАЭ, ф.9570, оп.4, д.548, л. 34.
22. Постановление Совета Министров СССР от 16.09.1971 года, № 683 «Об утверждении Положения об Администрации Северного морского пути при Министерстве морского флота СССР//СП СССР, 1971, № 17, ст. 124.



РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Для цитирования: Коченова К.И. Сравнительно-правовой анализ наследования в России и в зарубежных странах / Науч.рук. Ю.С. Цветкова; ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С. 53-55

Коченова К.И.

*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.*

СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ НАСЛЕДОВАНИЯ В РОССИИ И В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ

Аннотация. Данная статья посвящена сравнительно-правовому анализу наследования в Российской Федерации и зарубежных странах, таких как Соединенные Штаты Америки, Федеративная Республика Германия, Франция. Разное законодательство обладает уникальными историческими традициями и обычаями, позволяющими выявить индивидуальные черты института наследования каждой страны.

Ключевые слова. Наследование, США, завещание, закон, Россия, Франция, доля, Германия, наследники.

RELATIVELY LEGAL ANALYSIS OF INHERITANCE IN RUSSIA AND IN FOREIGN COUNTRIES

Annotation. This article is devoted to the relatively legal analysis of inheritance in the Russian Federation and foreign countries, such as the United States of America, the Federal Republic of Germany, France. Different legislation has unique historical traditions and customs that make it possible to identify the individual features of the institution of inheritance of each country.

Keywords. Inheritance, United States of America, testament, law, Russia, France, portion, Germany, legal successors.

В Российской Федерации статьей 111 ГК РФ регулируется основания наследования: по завещанию, по наследственному договору и по закону. Наследование по завещанию подразумевает распоряжения имуществом на случай смерти путем совершения завещания или заключения наследственного договора (ст. 118 ГК РФ). Наследники по закону призываются к наследованию в порядке очереди, начиная с наследников первой очереди и заканчивая наследованием нетрудоспособным иждивенцам наследодателя (ст. 1141 ГК РФ).

В федеративных государствах, как США, процесс наследования был достаточно разобщен, пока не был принят Единообразный Наследственный Кодекс 1969 года, который стандартизировал форму и порядок составления завещания практически для всех штатов. Следующим шагом для унификации правил наследования стало ратифицирование Вашингтонской конвенции о форме международного завещания 1973 года. Эти нормативно-правовые акты способствовали единообразию требований к одному из видов завещания.

Основания наследования выступают по завещанию и по закону, как и в Российской Федерации. В Соединенных Штатах Америки парантелла представляет собой группу кровных родственников, призываемая к наследованию. К наследованию, в первую очередь, призываются супруга, дети, стоит отметить, что при этом доли будут не одинаковыми. Это зависит от наличия детей наследодателя. В российском праве при наследовании по закону доли всех наследников считаются равными. Данная норма подразумевает соблюдение правопорядка, который характеризуется уровнем законности в государстве, способностью реализовать права и обязанности и т.д.¹

Завещание как основание наследования в США составляется дееспособным гражданином, при этом каждый штат определяет возраст наследодателя самостоятельно. Предусмотрены четыре формы завещания:

- 1) завещание, составленное в устной форме;
- 2) завещание, составленное в письменной форме и подписанное непосредственно завещателем и свидетелями;
- 3) завещание, составленное в письменной форме и подписанное только завещателем;
- 4) завещание, составленное и подписанное несколькими и более лиц, характерно для семейных пар или партнеров по бизнесу.

¹ Гаврилова И. А. Законность и правопорядок: теоретико-правовые основания / И. А. Гаврилова // Ильинские чтения : материалы III Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 15 апреля 2016 года / ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова», Санкт-Петербургская Православная духовная академия.—Санкт-Петербург: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2016. – С. 82-87.

Особая отличительная черта наследования в Соединенных Штатах Америки – это многообразие форм отмены завещания: расторжение брака, уничтожение, изъятие нотариально удостоверенного завещания, в случае смерти наследника раньше наследодателя и т.д.² В России существуют принцип свободы завещания, который предполагает право завещателя отменить, изменить или составить новое завещание.

На сегодняшний день не существует конкретного нормативно-правового акта между Российской Федерацией и Соединенными Штатами Америки об урегулировании вопросов международного наследования. В аналогичной ситуации находится Россия и Федеративная Республика Германия. В ФРГ в состав наследства включается имущество, а также обязательства по имуществу. Основания наследования по завещанию и по закону. В соответствии с законодательством Германии наследование по закону подразумевает степень родства с наследодателем. Первая очередь наследников включает детей наследодателя, внуков, правнуков. Каждый ребенок имеет равную долю независимо от числа его собственного потомства. Если один из детей как наследник первой очереди погибает, его доля распределяется между братьями и сестрами. Вторая очередь состоит из родителей, братьев и сестер наследодателя, его племянников. Как и в первой очереди наследуется в равных долях и распределяется между потомством следующего поколения поровну. Законом также предусмотрено разделение долей, если в случае смерти наследодателя в живых остался только один родитель. Одна половина наследства принадлежит ему, оставшаяся часть распределяется между братьями и сестрами наследодателя. Третья очередь это дедушки, бабушки, их потомство, четвертая очередь прадедушки и прабабушки, их потомство и так далее.

Отдельное правовое положение занимает супруг/супруга в наследовании в соответствии со статьей 1931 Гражданского Уложения Германии. Он/Она наследуют четверть наследства наравне с детьми и их потомством, а так же половину наследства, если право наследования перешло ко второй очереди. Если отсутствует первая и вторая очередь, наследство переходит в полном объеме. Однако статья 1371 Гражданского Уложения Германии регламентирует возможность супруга/супруги претендовать на еще одну четверть наследства или его стоимости, но при условии равных прав на совместно нажитое имущество. Когда супруг является наследником по закону, из всей общей наследственной массы вычлняются предметы домашнего обихода и свадебные подарки.

По законодательству ФРГ предусматривается три формы завещания при наследовании по завещанию:

- публичное завещание, составленное в письменной форме и заверенное действующим на территории Германии нотариусом;
- собственноручное завещание, составленное в письменной форме и написанное и подписанное рукой наследодателя;
- завещание в чрезвычайных обстоятельствах, если есть необходимость составить его гораздо раньше, чем получить возможность совершить это у нотариуса.

Еще одной негласной формой является общее завещание, или по-другому берлинское завещание, которое характерно для супругов. Эта форма позволяет наиболее эффективно защитить пережившего супруга от наследственных притязаний. Спецификой общего завещания выступает взаимное назначение наследников и возможность третьих лиц стать наследниками после смерти пережившего супруга.

Обязательным условием для всех видов завещания является достижение завещателем 16-летнего возраста и дееспособность.

Во Франции же существует положение, позволяющее составлять завещание несовершеннолетним лицам свободным от родительской опеки, а также лицам в возрасте от 16-18 лет. Завещатель должен быть признан психически здоровым человеком.

Как и в предыдущих странах основания наследования во Франции регулируются по закону и по завещанию. Законодательство предусматривает норму, по которой часть имущества передается определенной категории наследникам-детям. Супруг/Супруга сможет стать прямым наследником при условии отсутствия детей у наследодателя. Существует три вида официального завещания по Гражданскому кодексу Франции:

- собственноручное завещание, составленное в простой письменной форме;
- нотариально удостоверенное завещание, составленное в простой письменной форме;
- тайное завещание, составленное в простой письменной форме и запечатанное и переданное нотариусу на хранение.

Схоже с российским законодательством положение французского права об обязательной доле при определении оснований наследования. Основным различием может выступать распоряжение наследством по случаю смерти наследодателя. В ГК РФ исключительно с помощью завещания, во ГК Франции помимо завещания рассматриваются благодеяние, завещание-раздел, договорное назначение наследника.

² Филатов И.А. Особенности наследования в гражданском праве США // МНИЖ. 2020. №10-1 (100). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-nasledovaniya-v-grazhdanskom-prave-ssha> (дата обращения: 17.12.2021)

В Российской Федерации в наследственную массу не входят права и обязанности, неразрывно связанные с личностью наследодателя, а именно право на алименты, право на возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью гражданина, а так же права и обязанности, переход которых в наследования не осуществляется³. Во Франции не относятся права, прекращающиеся смертью наследодателя и не передающиеся в порядке наследования: права, несущие личный характер (право на жизнь, свободу, неприкосновенность частного жилища). Наследство открывается в случае смерти наследодателя по последнему месту жительства.

Таким образом, российское и зарубежное законодательство в наследственном праве обладают не только схожими особенностями, но и развивают принципиально разные подходы к формированию института наследования.

Пристатейный библиографический список:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья) от 26.11.2001 N 146-ФЗ (ред. от 18.03.2019) «Собрание законодательства РФ», 03.12.2001, N 49, ст. 4552.
2. Гражданское уложение Германии (ГГУ) от 18.08.1896 (ред. от 02.01.2002)(с изм. и доп. по 31.03.2013) Гражданское уложение Германии: Вводный закон к Гражданскому уложению. - 4-е изд., перераб.- М.: Инфотропик Медиа, 2015. С. VIII - XIX, 1 - 715.
3. Гражданский кодекс Франции (Кодекс Наполеона) от 21.03.1804 (с изм. и доп. по состоянию на 01.09.2011) Гражданский кодекс Франции (Кодекс Наполеона).- М.: Инфотропик Медиа, 2012. С. 4 - 592.
4. И. А. Гаврилова. Законность и правопорядок: теоретико-правовые основания / И. А. Гаврилова // Ильинские чтения: материалы III Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 15 апреля 2016 года / ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова», Санкт-Петербургская Православная духовная академия.– Санкт-Петербург: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2016. – С. 82-87.
5. И.А.Филатов. Особенности наследования в гражданском праве США // МНИЖ. 2020. №10-1 (100). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-nasledovaniya-v-grazhdanskom-prave-ssha> (дата обращения: 17.12.2021).
6. Нормативно-правовое регулирование наследственных отношений в Федеративной Республике Германия [Электронный ресурс].- Режим доступа: <https://russische-botschaft.ru/wp-content/uploads/2019/10/Nasledstvo-FRG-01-10-2019.pdf> (дата обращения: 28.12.2021).



³ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья) от 26.11.2001 N 146-ФЗ (ред. от 18.03.2019) «Собрание законодательства РФ», 03.12.2001, № 49, ст. 4552.

РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Для цитирования: Цмай В.В. Актуальные вопросы правового регулирования международных коммерческих морских перевозок / ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения» // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С. 56-59

Цмай В.В.

*Зав. кафедрой международного и таможенного права ФГАОУ ВО ГУАП
д.ю.н., профессор*

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
КОММЕРЧЕСКИХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

Аннотация. В настоящей статье автор обратил внимание на существующие при международных коммерческих морских перевозках риски, на отличительные особенности морских перевозок грузов по сравнению и иными видами транспортом через призму уникального института «общей аварии». Осветил актуальные вопросы правового регулирования и определения термина «общая авария», «частная авария» и их особенности.

Ключевые слова. Перевозка грузов, морское право, общая авария, риски, обязательства.

CURRENT ISSUES OF COMMERCIAL SHIPPING LEGISLATIONS

Annotation. In this article, the author drew attention to the existing risks in international commercial sea transportation, to the distinctive features of sea cargo shipments in comparison with other types of transport through the prism of the unique institute of "general average". He highlighted topical issues of legal regulation and definition of the term "general average", "private accident" and their features.

Keywords. Cargo transportation, maritime law, general average, risks, obligations.

Мировая торговля переживает существенный спад из-за сбоев в цепочках поставок. По оценкам немецкой исследовательской организации Kiel Institute for the World Economy¹ стоимость мировой торговли снизилась на 2,8 процента в период с февраля по март. Морские перевозки занимают центральное место в единой глобальной транспортной системе. Морской транспорт уже по своему формату деятельности является международной отраслью и касается деятельности перевозчика по перемещению грузов или пассажиров из порта отправления в порт назначения.

Международная коммерческая деятельность связана с большим количеством рисков – это и различные рыночные колебания (рыночные); ограничения конвертации валюты или разрыв контракта из-за действий страны контрагента (политические); отказ в регистрации товара или сертификации качества/безопасности в стране ввоза, риск упущенной выгоды; прямые финансовые потери, не исполнения договора в согласованные сторонами сроки (коммерческие); изменение режима перевода капиталов и прибыли; колебания курсов (финансовые), новые зоны ответственности при взаимодействии с государственными органами, банками (административные).

Применительно к действительным практическим рискам, возникающим в процессе международных морских перевозках прежде всего следует отметить ошибки в документах (контракте, его приложениях, спецификации, технических условиях по отгрузке, инвойсе, упаковочном листе и т.д.), непосредственно транспортные риски (предел ответственности перевозчика установленные законом в полной объеме не покрывают ущерб), страховые риски, налоговые риски (подтверждение нулевой процентной ставки НДС для экспорта).

Специфика правового регулирования отношений, возникающих при осуществлении международных перевозок грузов связана с применением к данным правоотношениям международных договоров – конвенций, являющихся основными источниками регулирования в данной сфере отношений и обычаев. Конвенции содержат в основном единые материально-правовые нормы, необходимые для урегулирования коллизий, наиболее часто возникающих при регулировании вопросов в сфере международных перевозок.

Основными международно-правовыми документами, регулирующими морские перевозки грузов являются Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года² с Протоколом 1968 года и Конвенция Организации объединенных наций по морской перевозке грузов³ 1978 года.

В виду того, что основанными инициаторами и разработчиками Гаагских правил были представители судоходных компаний, именно их интересы были отражены в правилах, так Гаагские правила включили 17 оснований снятия ответственности с перевозчиков. Анализируя положения

¹ The Maritime executive. 2022. - [Электронный ресурс]: <https://www.maritime-executive.com/article/trade-data-shows-the-negative-impact-of-russia-s-invasion-of-ukraine>

² Заключена в г. Брюсселе 25.08.1924 - [Электронный ресурс]:

³ Заключена в г. Гамбурге 31.03.1978 // Закон, № 6, 2000.

конвенции, можно прийти к выводу, что основная задача перевозчика - привести судно в мореходное состояние, обеспечить сохранность перевозимого груза и доставить груз в место назначения.

Следует отметить отличительную особенность морской перевозки груза от перевозки иными видами транспорта. Морское предприятие – как деятельность, связанная с морской перевозкой, является сложным и опасным предприятием, позитивный результат которого зависит от множества факторов. Во время морской перевозки груза могут быть тяжелые погодные условия, ставящие под угрозу устойчивость судна, из-за неправильного декларирования опасного груза и не соблюдения правил может произойти пожар, из-за поломки оборудования судно может сесть на мель, и перевозка на некоторое время приостановиться.

В подобных ситуациях капитан судна и (или) судовладелец обязаны предпринять все разумные меры для обеспечения безопасности судна, груза и, что наиболее важно, экипажа, для спасения которых может понадобиться: сбросить за борт некоторые грузы (это может быть груз, который мешает устойчивости судна при плохой погоде, или тяжелый груз, сбрасывание которого позволит судну стать легче и сойти с мели); совершить не предусмотренный графиком заход в ближайший порт; воспользоваться услугами профессиональных спасателей; провести срочный ремонт судна, в ходе которого некоторые грузы могут быть повреждены и др. В морском праве такие действия капитана судна и (или) судовладельца квалифицируются как Общая авария - General average.

Общая авария является древним и совершенно независимым от других отраслей права институтом. Это связано с тем, что исторически он вырос сам по себе в соответствии с общим морским правом, его корни, уходят в классическую Грецию и, вероятно, даже ранее, к финикийским торговцам¹. Идея компенсации и природы общей аварии была изложена еще в деле *Birkley and Others v Presgrave*, 1801, где судья Лоуренс Дж. сказал: «Все убытки, возникающие в результате чрезвычайных жертв или расходов, понесенных для сохранения судна и груза, входят в общую аварию и должны быть пропорционально понесены всеми заинтересованными сторонами»².

Впервые международной унификации этот институт подвергся в XIX в., когда в 1864 г. в Йорке были приняты Йоркские правила, которые в 1877 г. в Антверпене были пересмотрены и в 1890 г. получили название Йорк-Антверпенских правил³.

Термин «общая» указывает на то, что убыток является общим для всех участников морского предприятия, т. е. для судовладельца, грузовладельца, фрахтователя. Лорд Деннинг в 1971 году в деле *Australian Coastal Shipping Commission v Green* со ссылками на ранее рассмотренные дела⁴ отметил, что «если капитан ради блага всего морского предприятия выбрасывает за борт часть груза, чтобы облегчить судно, несправедливо, что владелец выброшенного таким образом груза должен нести всю его потерю сам. Также несправедливо, если убытки будут возлагаться только на судовладельца, он имеет право на взыскание от грузовладельцев за убытки или расходы, которые он понес»⁵.

В противном случае говорят об ином институте международного частного морского права - частной аварии, т. е. морском происшествии, убытки от которого несет конкретное лицо.

В связи с тем, что возникающие убыток является общим для всех участников морского предприятия на практике существует реальная сложность в получении обеспечения или гарантии от всех грузовладельцев, грузы которых перевозились на судне попавшего в инцидент признанным общей аварией, а без такого обеспечения процесс приостанавливается, и никто не распоряжаться грузом, судно. Примечательно, что в среднем 10-15% груза на судне не застрахованы (что лучше по сравнению с предыдущими годами, например на борту *MSC Napoli*, затонувшего во время шторма в 2007 году 40% груза не было застраховано)⁶.

Ситуация усложняется возрастающей плотностью судопотоков на всех международных морских коммуникациях, строительством сверхбольших контейнеровозов, что приводит к более высокому накоплению риска, когда что-то идет не так. Например, нашумевшая ситуация с *MS Ever Given*, севшего на мель и на несколько дней заблокировавшего Суэцкий канал остановив при этом по разным оценкам от 8% до 12% мирового грузооборота на 7 дней⁷. Резонансность данного инцидента не только в том, что судно заблокировало движение по центральному маршруту между Европой и Азией, а также и в том, что судовладелец получил претензию в размере 916 млн. долл.

Например, в 2018 году в результате пожара на борту *Maersk Honam* была объявлена общая авария. Аджастер зафиксировал уровень обеспечения на спасательную операцию на уровне 42,5% от стоимости груза и 11,5% в качестве депозита. Это означает, что грузоотправитель с грузом стоимостью 100 тыс.

¹ Law Explorer / Maritime Law / Partial loss – 2 charter 18 - [Электронный ресурс]: <https://lawexplores.com/partial-loss-2/>

² *Birkley and Others v Presgrave*: 3 Feb 1801- [Электронный ресурс]: <https://swarb.co.uk/birkley-and-others-v-presgrave-3-feb-1801/>

³ Йорк-Антверпенские правила - [Электронный ресурс]: <http://www.medav.co.uk/pdf/FILES/YAR2004.pdf>

⁴ *Hallett v Wigram and Burton v English, Birkley v Presgrave, Atwood v Sellar and Co, Svendsen v Wallace Bros.*

⁵ *Australian Coastal Shipping Commission v Green*: CA 1971. - [Электронный ресурс]: <https://swarb.co.uk/australian-coastal-shipping-commission-v-green-ca-1971/>

⁶ General Average: What Is It, And How Can You Stay Safe In A Disaster At Sea? - [Электронный ресурс]: <https://www.cogoport.com/blogs/general-average-what-is-it-and-how-can-you-stay-safe-in-a-disaster-at-sea>

⁷ Ever Given: уникальная Общая авария - [Электронный ресурс]: <https://www.mjr.ru/blog/ever-given-avariya/>

долл. должен будет внести общий взнос на общую аварию в размере 54 тыс. долл. или представить гарантийные письма от своих страховщиков грузов, чтобы получить свой груз¹.

Грузоотправители с незастрахованным грузом остаются в очень уязвимом положении, поскольку владелец судна может удерживать контейнер с товаром в качестве залога, до тех пор, пока не будет внесен общий взнос на General Average. Грузоотправители с застрахованными грузами должны предоставить гарантийные письма от своих страховщиков.

В ст. 284 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации² законодатель предусмотрел следующее определение общей аварии — это «убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии — судна, фрахта и перевозимого судном груза».

Важно понимание различий между термином «общая авария» и такими терминами как «морская авария», «частная авария». В основополагающем документе морского права - Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в п. 2. ст. 221 раскрывается понятие «морская авария» под которой в контексте принятия мер в целях избежания загрязнений принято понимать «столкновение судов, посадку на мель, другой морской инцидент или иное происшествие на борту судна или вне его, приведшие к материальному ущербу или неминуемой угрозе материального ущерба судну или грузу».

Применительно к российскому законодательству термин «морская авария» раскрывается в ст. 38 ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации»³, ст. 31 ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации»⁴, ст. 39 ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации»⁵ отличающиеся распространением на различные морские пространства внутренние морские воды, территориальное море, исключительную экономическую зону, континентальный шельф.

Соответственно «морская авария» – это сам инцидент на море, приведший к материальному ущербу или неминуемой угрозе материального ущерба судну или груз, при том, что «общая авария» — это убытки понесенные в целях сохранения имущества от общей опасности, возникшие вследствие намеренных действий ради общего блага.

Применительно к понятию «частная авария», которая также раскрывается как убытки, но не подпадающие под признаки общей аварии, их перечень закреплен в ст. 297 КТМ РФ, «такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом, и их несет тот, кто их потерпел, или тот, кто несет ответственность за их причинение».

При компенсации убытков важно правильно интерпретировать аварию и учитывать наличие страхования груза, судна, например в деле № А40-291576/2019 по требованию об обязанности выдать обеспечение по уплате взносов Постановлением 9 ААС от 19.03.2020 со ссылкой на п. 1 ст. 306, пп. 4 п. 2 ст. 297 КТМ РФ и правило VII Йорк-Антверпенских правил 2016 года суд отказал в удовлетворении иска, посчитав не доказанным факт наступления страхового случая и несения соответствующих убытков с целью сохранения груза, потому как перевозимые грузы повреждений не получили, отсутствовала угроза их удержания. При том, что судовладелец т/х "Beautrophy", компанией Segara B.V. (Нидерланды) объявил общую аварию.

Следует отметить, что на практике достаточно сложно возместить убытки, возможно потребуется пройти ни один круг судебных разбирательств и не получить желаемого положительного решения, например дело № А51-4721/2004-12-86 по иску ОАО «Дальневосточное морское пароходство» к ООО «Востокспецнефть».

В заключении отметим, что сложность разграничения общей и частной аварии заключается в том, что не всегда можно четко разграничить преднамеренные и непреднамеренные убытки. Но, что можно заверить со стопроцентной уверенностью проблем можно избежать при соблюдении требований нормативно-правовых актов как международных, так и национальных и при страховании груза.

Пристатейный библиографический список:

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года с Протоколом об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года // Бюллетень международных договоров. 2004. № 9. С. 3 - 9.
2. Конвенция Организации объединенных наций по морской перевозке грузов 1978 года // Закон, № 6, 2000.
3. Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 30.12.2021) // Собрание законодательства РФ", 03.05.1999, № 18, ст. 2207.

¹ Владелец судна Ever Given объявил General Average. Начато расследование по делу о посадке на мель судна в Суэцком канале INFOTRANS - 2.04.2021. - [Электронный ресурс]: <https://infotrans.by/2021/04/02/vladelec-sudna-ever-given-obyavil-general-average-nachato-rassledovanie-po-delu-o-posadke-na-mel-sudna-v-sueczkom-kanale/>

² Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 30.12.2021) (далее — КТМ РФ) // Собрание законодательства РФ", 03.05.1999, № 18, ст. 2207.

³ Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ (ред. от 14.03.2022) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» //

⁴ Федеральный закон от 17.12.1998 № 191-ФЗ (ред. от 30.12.2021) «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 21.12.1998, № 51, ст. 6273.

⁵ Федеральный закон от 30.11.1995 № 187-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «О континентальном шельфе Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 04.12.1995, № 49, ст. 4694.

4. Федеральный закон от 17.12.1998 № 191-ФЗ (ред. от 30.12.2021) «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 21.12.1998, № 51, ст. 6273.
5. Федеральный закон от 30.11.1995 № 187-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «О континентальном шельфе Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 04.12.1995, № 49, ст. 4694.

