



**АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА**

*ISSN 2619-1644*

**ОКЕАНСКИЙ  
МЕНЕДЖМЕНТ**

**Выпуск 1(30) 2025**

*Научно-практический журнал*

**Санкт-Петербург**

## Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

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

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

Выходит ежеквартально в бумажной и в электронной версиях.

Электронную версию журнала можно прочитать на сайтах ООО «АМП» ([www.oceanlaw.ru](http://www.oceanlaw.ru)) и научной электронной библиотеки «КиберЛенинка» ([www.cyberleninka.ru](http://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](mailto: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](mailto: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 15.04.2025

На обложке – Луи Габриэль Эжен Изабе, «Застигнутый бурей» (1866)

© ООО «АМП», 2025

## СОДЕРЖАНИЕ

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

### РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

<b>Бедрык А.С.</b> Становление международно-правовой ответственности за геноцид .....	2
--	---

### РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

<b>Зейналов Р.И.</b> Сравнительная характеристика законодательства о частной охране в Российской Федерации и Австралии .....	6
<b>Ланцов А. Ю.</b> Роль статьи 234 конвенции ООН по морскому праву в правовом регулировании северного морского пути	8
<b>Рубан А.Д.</b> Правовое обеспечение безопасности эксплуатации внутреннего водного транспорта в РФ .....	12
<b>Самойлова Н.М.</b> Понятие мореходного состояния судна в российском морском праве .....	15
<b>Семенова Е.Г.</b> Сравнительно-правовой анализ законодательства РФ и Австралии в области обеспечения безопасности морских портов .....	19
<b>Цветкова Ю.С.</b> Особенности действий страхователя (выгодоприобретателя) при наступлении страхового случая или события, имеющего признаки страхового случая на водном транспорте .....	23

### РАЗДЕЛ III. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКОГО ПРАВА

<b>Кортелева С.В.</b> К вопросу о развитии системы органов ЗАГС в городе Севастополе .....	26
---	----

**РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО**

**Для цитирования:** Бедрык А.С. СТАНОВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ГЕНОЦИД / научн.рук. д.ю.н., доцент Н.А. Чернядьева, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Крымского филиала ФГБОУВО «РГУП» // Океанский менеджмент. 2025. № 1(30). С. 2-5.

**Бедрык А.С.**

**Bedryk A.S.**

студентка 5 курса специалитета  
Крымского филиала ФГБОУВО «РГУП»

*Научный руководитель:*

**Чернядьева Н.А.**

**Chernyadyeva N.A.**

профессор кафедры государственно-правовых дисциплин  
Крымского филиала ФГБОУВО «РГУП», д.ю.н., доцент

**СТАНОВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ГЕНОЦИД**

**Аннотация:** Геноцид — это одна из самых жестоких форм массового насилия и преступлений против человечности. Он характеризуется преднамеренным уничтожением или серьёзным вредом определённой национальной, этнической, расовой или религиозной группе. Нюрнбергский процесс стал важной вехой в мировой истории. Устав и приговор Международного военного трибунала внесли значительный вклад в развитие права. В статье мы рассматриваем геноцид как преступление против человечности. Освещаются примеры геноцида в истории, подчёркивается важность противостояния этому явлению и создания механизмов для его предотвращения.

**Ключевые слова:** международное право, геноцид, Международный военный трибунал, Конвенция о предупреждении преступления геноцида и наказании за него, ООН, преступление геноцид.

**THE FORMATION OF INTERNATIONAL LEGAL RESPONSIBILITY FOR GENOCIDE**

**Abstract:** Genocide is one of the most brutal forms of mass violence and crimes against humanity. It is characterized by the deliberate destruction or serious harm to a particular national, ethnic, racial or religious group. The Nuremberg trials became an important milestone in world history. The Statute and verdict of the International Military Tribunal have made a significant contribution to the development of law. In the article, we consider genocide as a crime against humanity. Historical examples of genocide are highlighted, and the importance of countering this phenomenon and creating mechanisms to prevent it is emphasized.

**Keywords:** international law, genocide, International Military Tribunal, Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide, the United Nations, the crime of genocide.

Геноцид, по мнению Р. Лемкина, как явление преследует человечество на протяжении всего существования, когда представители какой-либо расовой, национальной или религиозной группы уничтожали представителей другой [1]. Истребление армян в Османской империи считается первым официально признанным геноцидом. Одной из главных причин уничтожения армян была идеология панисламизма и пантюркизма. Данная идеология относилась враждебно к нетюрским народам. На специальном совещании правительства, которое состоялось в феврале 1915 года, идеологом младотурок Назим-бей был изложен план полного и повсеместного уничтожения армянского народа, который гласил следующее: «Необходимо полностью истребить армянскую нацию, не оставляя на нашей земле ни одного живого армянина. Даже само слово «армянин» должно быть стерто из памяти...». В мае-июне 1915 года началась массовая резня и депортация армян в Западной Армении. Кампания по уничтожению армян заключалась в высылке армян в пустыню и последующих расстрелах, смерти от банд мародеров или от голода или жажды. Армян депортировали почти из всех крупных городов империи. Акт геноцида был зафиксирован в совместной декларации стран союзниц Англии, Франции и России от 24 мая 1915 г. [2]. Благодаря этому документу массовые убийства армян впервые в истории были признаны преступлением против человечности.

Официальное понятие геноцида в МП впервые был предложен Р. Лемкиным. Р. Лемкин указывал, что геноцид – это скоординированный план различных действий, направленных на совершение актов агрессии в отношении отдельных групп населения и насильственное вторжение в частную жизнь. В 1933 г. Лемкин предложил разработать международную конвенцию против геноцида, а также обозначил признаки геноцида. Он указал, что одним из признаков геноцида является разрушение культурных ценностей и исторического наследия посредством передачи детей одной этнической группы в другую, запрет на использование родного языка и др. Данные действия направлены на ликвидацию фундаментальных основ национальных групп, с целью уничтожения таковых.

Согласно концепции геноцида, которую предложил Р. Лемкин, к признакам геноцида относятся:

- уничтожение культурных ценностей и исторического наследия, например, передача детей одной этнической группы другой, систематическое изъятие цивилизационных и культурных элементов,

запрет на использование родного языка, уничтожение книг на родном языке этой группы и разрушение памятников, религиозных учреждений, музеев и других объектов исторического и культурного наследия;

- акты жестокости по отношению к отдельным физическим и социальным лицам, а также насильственное вмешательство в частную жизнь представителей определённых групп;
- целенаправленное уничтожение исторических, культурных и экономических основ этих групп. [3]

С 1 сентября 1939 г. по 2 сентября 1945 г. велась Вторая мировая война, которую развязали фашистская Германия, фашистская Италия и милитаристская Япония. Основной причиной начала Второй мировой войны стал курс Германии и её союзников на насильственный передел мира. В сентябре 1939 года немцы захватили Польшу. В 1940 году Германия оккупировала Данию, Норвегию, Нидерланды, Бельгию, Люксембург и Францию. В 1941 году, перед нападением на СССР, Германия захватила Югославию и Грецию, высадилась на Крите и помогла союзникам итальянцам в Северной Африке. С завоеванных территорий население насильно вывозилось с территорий в Германию для тяжелых работ для поднятия немецкой экономики. На территориях оккупированных стран были созданы концлагеря, в которых находились миллионы заключенных. В лагерях ставились ужасающие опыты не только над взрослым населением, но и над детьми.

Только после окончания Второй Мировой войны геноцид стал официально квалифицироваться как тяжчайшее преступление против человечности, за которое нет срока давности. [4]

Первый в истории человечества международный уголовный орган юстиции был Международный военный трибунал (МВТ), заседания которого проходили в Берлине. Во время Нюрнбергского процесса было невозможно обвинить подсудимых в геноциде, так как это преступление не было закреплено в международном праве. Это привело к необходимости создания международных правовых норм, устанавливающих ответственность за геноцид. Одной из таких норм стала Конвенция о предупреждении преступления геноцида и наказании за него, принятая в 1948 году.

8 августа 1945 был принят Устав МВТ, который являлся приложением к Соглашению об уголовном преследовании и наказании главных военных преступников Европейской оси. [5]

Уставом впервые были закреплены виды преступлений, за совершение которых предусматривалась международная уголовная казнь. В данную категорию входит и геноцид, т.е. преступления против человечности, а именно: убийства, истребление, порабощение, ссылка и другие жестокости, которые учиняются против мирного населения до и после войны или преследования по политическим, расовым или религиозным мотивам (ст. 6 Устава).

В процессе Трибунала не были приняты обвинения в отношении наличия общего плана или заговора применительно к военным преступлениям и преступлениям против человечности. Однако в Приговоре подчеркивалось, что военные преступления и преступления против человечности являлись неотъемлемой чертой общего нацистского плана. [6]

В подразделе «Убийство гражданского населения и жестокое обращение с ним» констатировалось: «Из представленных доказательств явствует, что, во всяком случае, на Востоке массовые убийства и зверства совершались не только в целях подавления оппозиции и сопротивления германским оккупационным войскам. В Польше и Советском Союзе эти преступления являлись частью плана, заключавшегося в намерении отделаться от всего местного населения путем изгнания и истребления его для того, чтобы колонизировать освободившуюся территорию немцами.». В подразделе Приговора «Преследование евреев» указывалось: «Летом 1941 года, однако, начали разрабатываться планы «окончательного решения» еврейского вопроса в Европе. Это «окончательное решение» означало уничтожение всех евреев, которое, согласно угрозам Гитлера в начале 1939 года, должно было явиться одним из следствий разразившейся войны». [7]

В ст. 9 Устава МВТ устанавливалось, что при рассмотрении дела о любом отдельном члене той или иной организации Трибунал может признать, что группа или организация, членом которой подсудимый является, была преступной организацией. Благодаря этой норме, СС признавалась преступной организацией. [8]

Уставом устанавливаются процессуально-правовые основы его деятельности, такие как права и обязанности и участников процесса, процессуальные гарантии для подсудимых, общие положения о доказательствах и доказывании, порядке судопроизводства и о приговоре.

В процессе вынесения приговора взгляды членом Трибунала на некоторые международные аспекты права разошлись. Судье расходились во мнениях на трактовку таких понятий как «общий план или заговор», преступления против человечности, вопросы о признании преступными организациями гитлеровского правительства, Верховного командования и Генштаба. По-разному оценивали судьи и степень вины некоторых подсудимых. [9]

Исходя из анализа приговора Трибунала, правовая квалификация данного состава преступления вызвала сложности. Однако включение особого вида преступлений против человечности в Устав и Приговор Трибунала имело огромное значение, т.к. данное понятие легло в основу принятой в декабре 1948 г. Конвенции ООН по борьбе с геноцидом. [10]

Конвенция о предупреждении преступления геноцида и наказании за него была принята в Париже Резолюцией 260 (III) ГА ООН от 9 декабря 1948 года, вступила в силу 12 января 1951 года.

Конвенция посвящена не только борьбе (наказанию), но и предупреждению данного преступления. Термин предупреждение предполагает определенную систему предварительных мер, которые могли бы заранее устранить, уберечь или совсем избежать от определенных событий [11]. Н. В. Щедрин полагает, что предупреждение преступности - это специфическая разновидность социального управления, целью которого является снижение вероятности преступного поведения, для чего субъект, используя весь комплекс законных мер воздействия (в том числе и принудительных), стимулирует включение объекта в систему общественно полезных отношений и ограничивает его негативные связи. [12]

Геноцид, согласно Конвенции, является преступлением, нарушающим нормы международного права и противоречащим духу и целям ООН, и что цивилизованный мир осуждает его. [13]

Данная Конвенция констатирует, что геноцид как таковой является преступлением вне зависимости от того, когда он совершается, в мирное или в военное время. Данное действие является международным преступлением, которое нарушает международные нормы права. Подписывая и ратифицируя данную Конвенцию страны должны предпринимать соответствующие меры для предупреждения геноцида, а также карать на его совершение. [14]

В конвенции зафиксированы фундаментальные принципы борьбы с геноцидом, которые стали обязательными для государств-участников соглашения. В преамбуле Конвенции геноцид описывается как преступление, которое нарушает нормы международного права и противоречит принципам и целям ООН. Согласно ст. 1 Конвенции договаривающиеся стороны подтверждают, что геноцид независимо от того, совершается ли он в мирное или военное время, является преступлением, которое нарушает нормы международного права и против которого они обязуются принимать меры предупреждения и карать за его совершение. Согласно Конвенции геноцид является преступлением, нарушающим нормы международного права и противоречащим духу и целям ООН; цивилизованный мир осуждает его. [15]

Согласно ст. 2 Конвенции под геноцидом понимаются совершаемые действия с намерением уничтожить, полностью или частично какую-либо национальную, этническую, расовую и религиозную группу.

Некоторые ученые утверждают, что определение, указанное в Конвенции, является «слишком узким и поэтому практически неприменимым». В действительности, основной непосредственный объект преступления ограничивается Конвенцией только национальными, этническими, расовыми или религиозными группами. Основной непосредственный объект преступления действительно ограничивается в Конвенции до характеристики его лишь как национальной, этнической, расовой или религиозной группы.

Согласно ст. 3, наказуемыми признаются следующие деяния:

- геноцид;
- заговор с целью совершения геноцида;
- прямое и публичное подстрекательство к совершению геноцида;
- покушение на совершение геноцида;
- соучастие в геноциде.

При анализе ст. 3 Конвенции становится очевидным, что международное право предусматривает наказание не только за совершение геноцида как такового, но и за действия, способствующие этому преступлению. Лица, совершившие преступление согласно ст. 3, несут ответственность согласно международному законодательству, независимо от того, являются ли они правителями или частными лицами с точки зрения их конституции. (ст. 4 Конвенции). [16] Понятие геноцида включает только те действия, которые перечислены в Конвенции (убийства, нанесение тяжкого вреда и т.д.), хотя они и являются альтернативными, но не учитывают возможность совершения других действий с намерением уничтожить защищаемую демографическую общность.

В ст. 5 Конвенции указано, что договаривающиеся стороны обязуются принять в своем легитимном поле соответствующие нормы, которые будут не противоречить конституции страны, для пресечения и наказания лиц, виновных в совершении геноцида или других преступлениях, предусмотренных в Конвенции. Конвенция устанавливает обязательство для договаривающихся сторон принять соответствующие законы в соответствии с их конституциями для предотвращения и наказания лиц, ответственных за совершение геноцида или других преступлений, указанных в Конвенции. В частности, она предусматривает установление эффективных мер ответственности для тех, кто совершил геноцид или другие деяния, перечисленные в статье 3 Конвенции.

Согласно ст. 6 Конвенции, лица, которые обвиняются в совершении геноцида и иных действий, предусмотренных Конвенцией, должны быть судимы компетентным судом того государства, на территории которого было совершено это деяние, или таким международным уголовным судом, который может иметь юрисдикцию в отношении сторон настоящей Конвенции, признавших юрисдикцию такого суда.

По состоянию на декабрь 2024 года участниками Конвенции о геноциде являются 153 государства, что представляет собой большинство суверенных государств – членов ООН. [17] На сегодняшний день Конвенция является частью международного обычного права, которое признает геноцид международным преступлением.

Подводя итог, можно сказать, что Конвенция о предупреждении преступления геноцида и наказании за него является международным договором, который криминализирует геноцид и обязывает государства-участники обеспечивать соблюдение запрета на геноцид. Это был первый правовой документ, кодифицировавший геноцид как преступление. Конвенция оказала влияние на законодательства, как на национальном, так и на международном уровне. Только после окончания Второй Мировой войны геноцид стал официально квалифицироваться как тягчайшее преступление против человечности. Нюрнбергский процесс — является первым судебным процессом, который осудил преступление против человечности. Устав и Приговор МВТ внесли неоценимый вклад в развитие права. Термин геноцид был закреплен в Конвенции о предупреждении геноцида. Конвенция о предупреждении преступления геноцида и наказании за него является международным договором, который криминализирует геноцид и обязывает государства-участники обеспечивать соблюдение запрета на геноцид. Конвенция оказала влияние на законодательства, как на национальном, так и на международном уровне.

**Пристатейный библиографический список:**

1. Lemkin R. Axis Rule in Occupied Europe. Washington.1944. 674 p.
2. Марукян А.Ц. Значение совместной декларации держав Антанты от 24 мая 1915 года в вопросе квалификации массового истребления армян и ее воздействие на власти Османской империи // Гуманитарные и юридические исследования. 2017. №2. С. 70-74.
3. Обидина Н.Г. Деятельность ООН по предупреждению геноцида // Таврический научный обозреватель. 2015. № 4. С. 1-4.
4. Зашляпин Л.А. Устав Международного военного трибунала и обоснование теории профессиональной защиты // Вестник Оренбургского государственного университета. 2005. № 1. С. 160-163.
5. Устав Международного Военного Трибунала для суда и наказания главных военных преступников европейских стран оси от 28.08.1952 г. // СПС «КонсультантПлюс».
6. Лебедева Н.С. Нюрнбергский процесс и его приговор // Вестник МГИМО Университета. 2010. № 4. С. 79.
7. Приговор Международного военного трибунала от 1 октября 1946 г. // СПС «Гарант»
8. Руденко Р.А. Нюрнбергский процесс над главными немецкими военными преступниками : Сборник материалов 7 т. Москва, 1958. 760 с.
9. Hyde Y.M. Norman Birkett: The Life of Lord Birkett of Ulverston. London : H. Hamilton, 1964. 638 p.\
10. Тарасов О.В. Международная правосубъектность человека в практике Нюрнбергского трибунала // Проблемы законности. 2011. № 3. С. 1-5.
11. Алауханов Е. О. Криминология. Учебник. Санкт-Петербург, 2013. 606 с.
12. Шедрин Н. В. Основы общей теории предупреждения преступности: учеб. пособие. Красноярск, 1999. 58 с.
13. 75 лет Конвенции о предупреждении геноцида: как его признали преступлением. ООН: официальный сайт. URL: <https://www.ungeneva.org/ru/news-media/news/2023/12/88328/75-let-konvencii-o-preduprezhdenii-genocida-kak-ego-priznali>
14. Конвенция о предупреждении преступления геноцида и наказании за него (Нью-Йорк, 9 декабря 1948 г.) // Действующее международное право т.2
15. Нуриев Д.Ш. Геноцид как преступление против человечества // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2023. №7-2 (82). С. 201-205.
16. Мелков Г.М. Международная защита прав и свобод человека: Сборник документов. Москва, 1990. 661 с.
17. Конвенция о предупреждении преступления геноцида и наказании за него. URL:<https://www.un.org/en/genocide-prevention/1948-convention>



**РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО**

**Для цитирования:** Зейналов Р.И. СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ЧАСТНОЙ ОХРАНЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И АВСТРАЛИИ / научн.рук. к.ю.н., доцент В.Г.Беляков, доцент кафедры Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2025. № 1(30). С. 6-8.

**Зейналов Р.И.**

Zeinalov R.I.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

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

Научный руководитель:

**Беляков В.Г.**

**Belyakov V.G.**

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

доцент кафедры Международного и морского права,

к.ю.н., доцент

**СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ЧАСТНОЙ ОХРАНЕ В  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И АВСТРАЛИИ**

**Аннотация:** На основе проведенного сравнительного анализа законодательства о частной охране и деятельности ЧВК в РФ и Австралийского Содружества, автор приходит к выводу о том, что оба закона выполняют свои задачи, как базис для осуществления частной охранной деятельности в национальных границах. Однако, российский закон содержит слишком широкий перечень ограничений для деятельности за рубежом.

**Ключевые слова:** ЧВК, ЧВОК, ЧОП, частные охранные предприятия, Российская Федерация, Австралия, иностранное законодательство.

**COMPARATIVE CHARACTERIZATION OF PRIVATE SECURITY LEGISLATION IN THE  
RUSSIAN FEDERATION AND AUSTRALIA**

**Abstract:** This article reviews and compares the provisions of legislation on private security and PMC activities in the Russian Federation and the Commonwealth of Australia.

**Keywords:** PMCs, PMSCs, private security organization, Russian Federation, Australia, foreign legislature.

Вопрос легализации деятельности частных военных компаний не является новым в нормотворческой среде. Среди вариантов национального законодательства наиболее популярным представлялся таковой, в котором частные военные компании приравнивались к охранным предприятиям, что, с одной стороны, ограничивало перечень доступных задач и привязывало их к охранной или косвенно связанной с ней деятельности, но с другой стороны, позволяло полностью законно оперировать в стране регистрации и за рубежом.

Наряду с перечнем задач, сильно различались и полномочия сотрудников частных охранных предприятий, доступное им оборудование, и территория, на которой они могли оказывать услуги.

В Российской Федерации действует Закон РФ № 2487-1 от 11.03.1992 г. «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации» в редакции от 25.12.2023 г.

Закон состоит из 9 разделов (4 и 9 утратили силу) и 21 статьи. Законом охватываются понятийные вопросы, на каждый вид деятельности выделен соответствующий раздел, требования по подготовке, пределы применения силы и специального оборудования, ответственность за осуществление незаконной деятельности, гарантии социальной защиты, и пр.

Согласно ст.1.1 Закона, частным охранником считается совершеннолетний гражданин Российской Федерации, профессиональное обучение, сдавший экзамен, имеющий удостоверение, полученное в установленном порядке, и работающий по трудовому договору.

В ст. 11 «Правовой статус частного охранника» указан перечень лиц, не уполномоченных претендовать на приобретение правового статуса, а также основания для аннулирования лицензии.

Вопросы применения специальных средств, физической силы или огнестрельного оружия урегулированы Разделом 5. В ст. 16 указана ссылка на Постановление Правительства РФ № 587 от 14.08.1992 г. в ред. от 01.11.2024 г.<sup>1</sup>.

Данное Постановление содержит ряд перечней, в том числе видов вооружения, снаряжения, норм обеспечения ЧОО оружием и патронами, правила сдачи экзаменов и удостоверений, и т.д.

В Австралии изначально был принят Private Security Act 1995 года, однако его быстро сменил ревидированный и актуализированный Private Security Act № 33 2004 года, актуальная редакция которого датируется 10 апреля 2024 года<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 14.08.1992 N 587 (ред. от 01.11.2024) "Вопросы частной детективной (сыскной) и частной охранной деятельности" // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.04.2025);

<sup>2</sup> Private Security Act №33 2004 (ред. от 10.04.2024 г.) / Закон о частной охране №33 2004 г, Австралия // Victorian Legislation URL: <https://www.legislation.vic.gov.au> (дата обращения: 06.04.2025);

Австралийский Закон состоит из 11 частей, поделённых на разделы, и суммарно в него входит 150 статей и представляет из себя один из наиболее проработанных нормативных актов на тему, находящихся в открытом доступе. Оружейные вопросы регулируются единым Firearms Act 1996 г., а также локальными нормативными актами штатов.

Согласно ст. 3 Раздела 1 Закона, частным охранником считается лицо, которое нанято или завербовано для охраны, наблюдения или защиты любой собственности любым способом, который может заключаться в:

1) охране, наблюдении и защите путём патрулирования: а) с собакой; б) вооружённым огнестрельным оружием (категория не уточняется ни в одной из статей закона, так что мы будем считать, что компании могут приобрести лицензию на хранение и выдачу охране оружия любой категории, кроме R/E – запрещённого); в) невооружённым; г) в процессе выполнения инкассаторских обязанностей, будучи вооружённым огнестрельным оружием;

2) охране, наблюдении и защите путём применения специализированного охранного оборудования (вроде систем наблюдения, камер, датчиков движения, радиолокационных приборов и т.п.), причём, охранник может быть обязан либо не обязан реагировать на подозрительную активность, обнаруженную таким способом;

3) Обеспечении безопасности частного лица любым из вышеперечисленных способов.

Закон описывает основные понятия, права и обязанности частных охранников в зависимости от их роли, виды уголовных и административных преступлений, касающихся данного вида деятельности, устанавливает порядок выдачи, аннулирования и прекращения действия лицензии, закрепляет специализированный орган, регулирующий деятельность частной охраны в Австралии.

Одним из наиболее интересных разделов австралийского закона представляется раздел о временных разрешениях и лицензиях – государственные органы Австралии при наличии действительного контракта, необходимой документации у компании и сотрудников, а также получении всех разрешений, может выдать временный допуск для данного круга лиц и их оборудования для работы за границей. Таким образом, австралийские ЧВОК, при соблюдении всех предписаний и норм международного права, могут предоставлять свои услуги и на собственной территории, и в других государствах. Так, две австралийские компании были замечены в Ираке – Sharp End International, состоявшая из новозеландских и австралийских инструкторов спецназа в отставке, предоставляла услуги по подготовке корпоративных и государственных охранных служб, а также занимались подготовкой полицейских и военных сил Ирака по вопросам борьбы с терроризмом, а Unity Resources Group, состоящая в PSCAI (Ассоциация частных охранных служб, действующих в Ираке) и IPOA (Международная ассоциация миротворческих операций), имеющая офисы и подразделения по всему миру, успела отметиться в двух крупных скандалах, оба связаны с убийством мирного населения Ирака (во втором случае это был гражданин Австралии) в 2007-2008 годах, что вызвало серьёзный общественный резонанс, учитывая, что это произошло незадолго после всемирно известного скандала, связанного с американской ЧВК Blackwater<sup>3</sup>.

Перейдём к сравнению данных нормативных актов. Нашей целью в данном случае является не только сопоставление положений, но и их анализ с точки зрения деятельности ЧВОК – насколько открыт доступ к международному рынку частных военных и охранных услуг?

Во-первых, различаются подходы к составлению понятийного комплекса. В австралийском законе виды деятельности сопряжены с понятием частного охранника, в то время как в российском они вынесены в отдельную статью. Также к отличиям можно отнести сам перечень полномочий – российский перечень более конкретизирован, в то время как австралийский составлен из более размытых формулировок. К тому же, в австралийский перечень не входят консалтинг и обеспечение внутриобъектового и пропускного режима.

Во-вторых, австралийская частная охрана обеспечена куда более широким перечнем оборудования, и не содержит ограничений (норм) на применение и расход боеприпасов к оружию. Это связано в том числе с тем, что закон привязан не к специализированному постановлению, а к закону об огнестрельном оружии. Между этими двумя законами в целом прослеживается сильное различие в отношении конкретно к оружию – российский закон предполагает его как опциональное снаряжение, в то время как австралийский – как необходимость для одного из видов услуг.

В-третьих, раздел о временных разрешениях и лицензиях – уникальный для австралийского закона. Да, деятельность о частной охране и правда подвергается лицензированию независимо от государства, но в российском законе услуги частной охраны могут осуществлять исключительно граждане России и на территории России, в то время как частные охранные организации, зарегистрированные в Австралии, при получении соответствующих лицензий могут осуществлять свою деятельность за границей.

Учитывая установленный критерий сравнения, можно сделать следующие выводы – в целом, законы выполняют свои задачи как базис для осуществления частной охранной деятельности. Однако, реализация выполнена совершенно по-разному, и это отражается в наиболее ярких различиях. С точки зрения ЧВОК, российский закон содержит слишком широкий перечень ограничений – исключительно

<sup>3</sup> Корханина Я.В. ответственность за наёмничество по законодательству иностранных государств // Вестник магистратуры. – 2021. – №4-2 (115). – с. 40-44

экипировка российского производства, строгие нормы расхода боеприпасов, в охрану могут устроиться только граждане РФ, и т.д.

В то же время, как было сказано ранее, австралийский закон можно назвать одним из наиболее продвинутых касательно возможностей ЧВОК – установлены определённые рамки возможностей в деятельности, закреплены регулирующие органы и ответственность, более того, предоставлена возможность оказания услуг не только на территории самой Австралии, но и за границей. Таким образом, несмотря на то, что оба закона функциональны для частной охраны в национальных границах, российский закон практически не приспособлен к созданию в Российской Федерации современных ЧВОК.

#### Пристатейный библиографический список

1. Корханина Я.В. ответственность за наёмничество по законодательству иностранных государств // Вестник магистратуры. – 2021. – №4-2 (115). – с. 40-44;
2. Постановление Правительства РФ от 14.08.1992 N 587 (ред. от 01.11.2024) "Вопросы частной детективной (сыскной) и частной охранной деятельности" // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.04.2025);
3. Private Security Act №33 2004 (ред. от 10.04.2024 г.) / Закон о частной охране №33 2004 г, Австралия // Victorian Legislation URL: <https://www.legislation.vic.gov.au> (дата обращения: 06.04.2025);
4. Закон РФ «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации» от 11.03.1992 № 2487-1 (ред. от 25.12.2023 г.) // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.04.2025).

**Для цитирования:** Ланцов А.Ю. РОЛЬ СТАТЬИ 234 КОНВЕНЦИИ ООН ПО МОРСКОМУ ПРАВУ В ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ / научн.рук. д.ю.н., профессор А.С. Скаридов, заведующий кафедрой Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2025. № 1(30). С. 8-12.

**Ланцов А. Ю.**

**Lantsov A.Yu.**

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

магистрант 2 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

Научный руководитель:

**Скаридов А.С.**

**Skaridov A.S.**

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

заведующий кафедрой Международного и морского права,

д.ю.н., профессор.

### РОЛЬ СТАТЬИ 234 КОНВЕНЦИИ ООН ПО МОРСКОМУ ПРАВУ В ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

**Аннотация:** В статье проводится комплексный анализ роли статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года в формировании и развитии правового режима Северного морского пути (СМП). Рассматривается историко-правовой контекст разработки данной статьи, ее содержание и значение для расширения юрисдикции прибрежных арктических государств. Особое внимание уделяется применению положений статьи 234 в российском законодательстве, регулирующем судоходство в акватории СМП. Проанализированы дискуссионные вопросы толкования статьи 234 в условиях климатических изменений и интенсификации международного судоходства в Арктике. Сделан вывод о ключевой роли данной статьи в легитимации особого правового режима СМП при соблюдении баланса национальных интересов России и принципов международного морского права.

**Ключевые слова:** статья 234 UNCLOS, Северный морской путь, арктическое судоходство, юрисдикция прибрежного государства, покрытые льдом районы, экологическая безопасность, арктическое право.

### THE ROLE OF ARTICLE 234 OF THE UN CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA IN THE LEGAL REGULATION OF THE NORTHERN SEA ROUTE

**Abstract:** this article provides a comprehensive analysis of the role of Article 234 of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea in the formation and development of the legal regime governing the Northern Sea Route (NSR). It examines the historical and legal context of this article's development, its content, and significance for extending the jurisdiction of coastal Arctic states. Special attention is given to the application of Article 234's provisions in Russian legislation regulating navigation in NSR waters. The paper analyzes disputed issues regarding the interpretation of Article 234 in the context of climate change and intensification of international shipping in the Arctic. The conclusion emphasizes the key role of this article in legitimizing the special legal regime of the NSR while maintaining a balance between Russia's national interests and the principles of international maritime law.

**Keywords:** article 234 UNCLOS, Northern Sea Route, Arctic shipping, coastal state jurisdiction, ice-covered areas, environmental safety, Arctic law.

Северный морской путь (СМП) как транспортная артерия, соединяющая европейскую часть России с Дальним Востоком через арктические моря, имеет особое стратегическое значение для Российской Федерации и всего мирового сообщества. В условиях активизации судоходства в арктических водах, обусловленной прежде всего освоением углеводородных ресурсов Арктического шельфа и тенденцией к сокращению ледового покрова вследствие глобального потепления, правовой режим СМП приобретает все большую актуальность. Центральное место в международно-правовом обосновании особого статуса СМП занимает статья 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, часто именуемая «арктической исключительностью» [7].

Указанная статья предоставляет прибрежным государствам расширенную юрисдикцию в отношении судоходства в покрытых льдом районах в пределах исключительной экономической зоны (ИЭЗ). При этом правовое регулирование СМП представляет собой сложную систему взаимодействия международно-правовых норм и национального законодательства Российской Федерации. Научный анализ роли статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву в формировании и функционировании правового режима СМП имеет как теоретическое значение для развития международного морского права, так и практическую значимость для совершенствования механизмов управления судоходством в арктических водах.

Статья 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, озаглавленная «Покрытые льдом районы», устанавливает: «Прибрежные государства имеют право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его» [7].

Данная статья является результатом сложного дипломатического компромисса, достигнутого в ходе III Конференции ООН по морскому праву (1973-1982 гг.). Ее включение в текст Конвенции отражает признание международным сообществом особого статуса арктических вод и повышенных экологических рисков судоходства в ледовых условиях. По мнению Доната Фаранда, статья 234 «представляет собой уникальную норму международного морского права, которая признает особый правовой статус покрытых льдом районов и легитимизирует расширенную юрисдикцию прибрежных государств в области экологического регулирования судоходства в арктических водах» [8].

Анализируя нормативное содержание статьи 234, можно выделить следующие ключевые элементы:

Во-первых, статья предоставляет прибрежным государствам право принимать и обеспечивать соблюдение законов и правил. Таким образом, формулировка статьи однозначно свидетельствует о наделении прибрежных государств правотворческими и правоприменительными полномочиями в отношении судоходства в покрытых льдом районах.

Во-вторых, эти законы и правила должны быть недискриминационными, то есть применяться одинаково ко всем судам независимо от их флага. Данное требование ограничивает свободу усмотрения прибрежного государства и защищает интересы международного судоходства.

В-третьих, сфера предметного регулирования формально ограничена «предотвращением, сокращением и сохранением под контролем загрязнения морской среды с судов». Однако, как отмечает Дональд Р. Ротвелл, данная формулировка может интерпретироваться расширительно и включать различные аспекты обеспечения безопасности мореплавания, поскольку безопасность судоходства напрямую связана с предотвращением загрязнения морской среды [9].

В-четвертых, статья устанавливает географические пределы применения особого режима – покрытые льдами районы в пределах исключительной экономической зоны. При этом критерием отнесения района к «покрытым льдами» является наличие льдов, покрывающих такие районы «в течение большей части года». Данный критерий не имеет точного количественного выражения, что создает определенную гибкость в его интерпретации.

В-пятых, статья содержит функциональное обоснование особого режима:

(а) особо суровые климатические условия и наличие льдов создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства;

(б) загрязнение морской среды могло бы нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его. Таким образом, особый режим обосновывается двойной мотивацией – безопасностью судоходства и экологической уязвимостью арктических экосистем.

Особое значение имеет соотношение статьи 234 с другими положениями Конвенции 1982 года, в частности, с принципом свободы судоходства в исключительной экономической зоне (статья 58) и правом мирного прохода через территориальное море (статьи 17-26). По мнению большинства исследователей, статья 234 представляет собой *lex specialis*, то есть специальную норму, которая имеет приоритет над общими положениями о режиме судоходства. Тимо Койвурова отмечает: «Конвенция ООН по морскому праву 1982 года создала универсальную правовую основу для регулирования

судоходства во всех океанах и морях, включая арктические воды. Однако уникальные природно-климатические условия Арктики потребовали выработки специфических правовых механизмов, учитывающих повышенные риски мореплавания в ледовых условиях и особую уязвимость арктической экосистемы» [10].

Российская Федерация активно опирается на положения статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву для обоснования особого правового режима Северного морского пути. Федеральный закон от 28 июля 2012 года № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» определил СМП как «исторически сложившуюся национальную транспортную коммуникацию Российской Федерации» [5]. Данное определение, хотя и не содержит прямую ссылку на статью 234, фактически опирается на концепцию расширенной юрисдикции прибрежного государства в арктических водах.

Статья 5.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, введенная упомянутым федеральным законом, устанавливает особый административно-правовой режим судоходства в акватории СМП. При этом под акваторией СМП понимается «водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации» с определенными географическими границами [6]. Таким образом, правовой режим СМП распространяется на морские пространства с различным международно-правовым статусом, включая районы, на которые распространяется действие статьи 234 Конвенции (исключительная экономическая зона).

Ключевым элементом правового режима СМП является разрешительный порядок плавания судов. В соответствии с пунктом II-3 Правил плавания в акватории Северного морского пути, утвержденных Приказом Минтранса России от 18 сентября 2020 года № 1487, в акватории Северного морского пути действует разрешительный порядок плавания судов. Судно, в отношении которого разрешение на плавание в акватории Северного морского пути не получено, не может входить в акваторию СМП [3]. Данное требование обосновывается необходимостью обеспечения безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения морской среды в соответствии со статьей 234 Конвенции.

Правила плавания в акватории СМП также устанавливают детальные требования к судам в зависимости от их ледового класса, района и периода навигации. Эти требования направлены на минимизацию рисков аварийных ситуаций и разливов нефти в арктических условиях. Кроме того, Правила регламентируют порядок ледокольной и ледовой лоцманской проводки, что также является реализацией полномочий прибрежного государства по статье 234 Конвенции.

Федеральный закон от 17 декабря 1998 года № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» в статье 32 прямо ссылается на право России устанавливать особые правила плавания судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, что является непосредственной имплементацией статьи 234 Конвенции [4].

Необходимо отметить, что российское законодательство о СМП не ограничивается экологическими аспектами, а включает широкий спектр вопросов, связанных с организацией судоходства, технические требования к судам, правила ледокольной проводки, тарифное регулирование и другие аспекты. Такое расширительное толкование статьи 234 вызывает критику со стороны некоторых зарубежных исследователей, которые считают, что Россия превышает полномочия, предоставленные Конвенцией. В частности, П. А. Гудев утверждает, «о необходимости международного сотрудничества в этой области не только между двумя основными соперниками, но и с другими странами, которые проявляют особый интерес к арктическому судоходству и эксплуатации ресурсов этого района» [11]. Однако российские ученые указывают на внутреннюю связь между безопасностью судоходства и предотвращением загрязнения морской среды, что оправдывает комплексный подход к регулированию судоходства в арктических водах.

Как отмечает Д.К. Бекашев, «правовая система регулирования судоходства по Северному морскому пути представляет собой уникальный симбиоз национального законодательства и имплементированных норм международного права. Федеральный закон № 132-ФЗ 2012 года стал важным шагом в модернизации правового режима СМП, поскольку впервые на законодательном уровне было закреплено определение акватории СМП и установлен комплексный административно-правовой механизм регулирования судоходства. При этом российский законодатель сумел сохранить преемственность с предшествующими нормативными актами и обеспечить соответствие новых норм международным обязательствам России» [1].

Особое значение для практической реализации статьи 234 в контексте СМП имеет принятие в 2017 году Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс). Данный документ, разработанный Международной морской организацией (ИМО), устанавливает дополнительные требования к судам, эксплуатирующимся в полярных водах, включая акваторию СМП [2]. Полярный кодекс во многом развивает и конкретизирует принципы, заложенные в статье 234 Конвенции, и создает международно-признанную основу для регулирования судоходства в арктических водах.

Несмотря на то, что Полярный кодекс ориентирован преимущественно на технические аспекты безопасности судоходства и предотвращения загрязнения, его принятие способствовало укреплению правового режима Северного морского пути, поскольку многие положения российского законодательства получили дополнительное подтверждение на международном уровне.

Применение статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву для обоснования особого правового режима СМП вызывает ряд дискуссионных вопросов, которые активно обсуждаются в научной литературе и на международных форумах.

Одним из ключевых вопросов является влияние климатических изменений на применение статьи 234. Согласно буквальному толкованию статьи, особый режим регулирования судоходства распространяется на районы, покрытые льдом «в течение большей части года». В условиях глобального потепления и сокращения ледового покрова в Арктике возникает вопрос о том, в какой момент тот или иной район перестает соответствовать данному критерию и, следовательно, выходит из-под действия статьи 234.

Другим дискуссионным вопросом является толкование предметной сферы регулирования статьи 234. Формально статья предоставляет прибрежным государствам право принимать законы и правила «по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов». Однако на практике регулирование судоходства в арктических водах охватывает гораздо более широкий круг вопросов, включая навигационную безопасность, квалификацию экипажей, технические требования к судам, правила ледокольной проводки и другие аспекты. Это создает потенциальную коллизию между расширительным толкованием статьи 234, которого придерживаются арктические государства, и буквальным толкованием, на котором настаивают некоторые неарктические страны, заинтересованные в либерализации правового режима арктического судоходства.

Значимый вопрос касается соотношения статьи 234 и концепции исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации, которая используется в российском законодательстве для характеристики СМП. С одной стороны, статья 234 не содержит прямого указания на исторические права прибрежных государств и ориентирована на экологические аспекты регулирования судоходства. С другой стороны, можно аргументировать, что концепция исторической транспортной коммуникации является дополнительным основанием для расширенной юрисдикции России в отношении СМП, которая сосуществует с полномочиями по статье 234.

Вопрос о соотношении статьи 234 и международно-правового режима проливов, используемых для международного судоходства (часть III Конвенции), также остается дискуссионным. Некоторые зарубежные исследователи аргументируют, что отдельные проливы в составе СМП могут рассматриваться как проливы, используемые для международного судоходства, где действует право транзитного прохода, которое не может быть ограничено на основании статьи 234. Российская позиция исходит из того, что проливы СМП являются внутренними водами России или территориальным морем, на которые распространяется национальная юрисдикция, подкреплённая статьёй 234.

Наконец, важным аспектом является соотношение статьи 234 и национальных стратегических интересов арктических государств. Трансформация Арктики из периферийного региона в зону активного экономического развития и геополитического соперничества влияет на интерпретацию и применение международно-правовых норм, включая статью 234. Арктические государства, включая Россию, стремятся использовать данную статью для защиты своих стратегических интересов, что встречает противодействие со стороны неарктических государств, заинтересованных в интернационализации арктических морских путей.

Анализ роли статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву в правовом регулировании Северного морского пути позволяет сделать ряд выводов.

Во-первых, статья 234 имеет фундаментальное значение для международно-правового обоснования особого режима судоходства в акватории СМП. Она легитимизирует расширенную юрисдикцию России в отношении регулирования судоходства в покрытых льдом районах исключительной экономической зоны, что является ключевым элементом правового режима СМП.

Во-вторых, российское законодательство, регулирующее судоходство по СМП, можно рассматривать как практическое воплощение полномочий прибрежного государства, предоставленных статьёй 234. Разрешительный порядок плавания, требования к конструкции и оборудованию судов, система ледокольной проводки и другие элементы правового режима СМП соответствуют целям статьи 234 по обеспечению безопасности судоходства и защите морской среды в арктических условиях.

В-третьих, принятие Полярного кодекса способствовало укреплению международно-правовой основы регулирования арктического судоходства и создало дополнительные гарантии легитимности национальных мер по регулированию судоходства в покрытых льдом районах, включая акваторию СМП.

В-четвертых, существует ряд дискуссионных вопросов, связанных с толкованием и применением статьи 234, которые требуют дальнейшего научного осмысления и практического решения. Эти вопросы становятся особенно актуальными в контексте климатических изменений и возрастающего интереса международного сообщества к арктическим морским маршрутам.

В целом, статья 234 Конвенции ООН по морскому праву является тем правовым инструментом, который позволяет сбалансировать национальные интересы России в Арктике и принципы международного морского права. Она обеспечивает легитимность особого правового режима СМП,

одновременно устанавливая пределы национального регулирования через требование недискриминационного характера принимаемых мер.

В условиях трансформации Арктики статья 234 сохраняет свое значение как ключевой элемент международно-правового режима арктического судоходства, хотя ее интерпретация и применение будут, вероятно, эволюционировать вместе с изменением природных условий и геополитической обстановки в регионе.

#### Пристатейный список литературы

1. Бекашев, Д. К. Тенденции развития правового режима Северного морского пути / Д. К. Бекашев, К. А. Бекашев // Вестник СПбГУ. Серия 14. Право. – 2021. – № 2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-razvitiya-pravovogo-rezhima-severnogo-morskogo-puti> (дата обращения: 29.03.2025).
2. Полярный кодекс 2017 // Техэксперт: информационно-справочная система. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/420376046> (дата обращения: 29.03.2025).
3. Приказ Минтранса России от 18 сентября 2020 года № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» // Техэксперт: информационно-справочная система. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/565820314> (дата обращения: 29.03.2025).
4. Федеральный закон от 17 декабря 1998 года № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» // Официальный сайт Президента России. – URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/13282> (дата обращения: 29.03.2025).
5. Федеральный закон № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» // КонсультантПлюс: справочно-правовая система. – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_133277/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133277/) (дата обращения: 29.03.2025).
6. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации // КонсультантПлюс: справочно-правовая система. – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_22916/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/) (дата обращения: 29.03.2025).
7. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. // Нормативные документы: справочно-правовая система. – URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=14295> (дата обращения: 29.03.2025).
8. Pharand, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit / D. Pharand // Ocean Development & International Law. – 2007. – Vol. 38, No. 1-2. – P. 3-69. – DOI: 10.1080/00908320601071314 (дата обращения: 01.04.2025).
9. Rothwell, D. R. The Polar Regions and the Development of International Law / D. R. Rothwell. – Cambridge: Cambridge University Press, 1996. – 498 p. – DOI:10.14430/arctic1123 (дата обращения: 01.04.2025).
10. Koivurova, T. Environmental Protection in the Arctic and Antarctic: Can the Polar Regimes Learn from Each Other? / T. Koivurova // International Journal of Legal Information. – 2005. – Vol. 33, No. 2. – P. 204-218. – DOI: 10.1017/S0731126500004923 (дата обращения: 01.04.2025).
11. Gudev P.A. The Northern Sea Route: Problems of National Status Legitimization under International Law. Part II. *Arktika i Sever [Arctic and North]*, 2020, no. 41, pp. 130-147. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.41.130

**Для цитирования:** Рубан А.Д. ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В РФ / научн. рук. Т.Б.Мордвинова, ст.преподаватель кафедры Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2025. № 1(30). С. 12-15.

**Рубан А.Д.**  
**Ruban A.D.**

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,  
магистрант 2 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

Научный руководитель:

**Мордвинова Т.Б.**  
**Mordvinova T.B.**

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

## ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В РФ

**Аннотация:** В условиях современной санкционной политики, направленной западными государствами против России, популярность перевозок по внутренним водным путям ожидаемо возрастает, что не может не отражаться на популяризации правовых и иных исследований в области обеспечения безопасности перевозок грузов внутренним водным транспортом. В свою очередь, система безопасности судоходства по внутренним водным путям должна быть разработана в рамках национальных юрисдикций, а также на международном уровне не меньше, чем система обеспечения безопасности морского судоходства. В статье автор проводит анализ правового обеспечения безопасности эксплуатации внутреннего водного транспорта в Российской Федерации, а также приводит конкретные законодательные предложения по модернизации данной системы.

**Ключевые слова:** внутренний водный транспорт, система обеспечения безопасности эксплуатации внутреннего водного транспорта, КВВТ РФ, спасание на внутренних водных путях, эксплуатация внутреннего водного транспорта, внутреннее судоходство, внутренние водные пути.

## LEGAL SUPPORT FOR THE SAFETY OF OPERATION OF INLAND WATER TRANSPORT IN THE RUSSIAN FEDERATION

**Abstract:** In the context of the current sanctions policy directed by Western countries against Russia, the popularity of transportation by inland waterways is growing, which cannot but affect the popularization of legal and other studies in the field of ensuring the safety of cargo transportation by inland waterways. In turn, the system of safety of navigation by inland waterways should be developed within the framework of national jurisdictions, as well as at the international level no less than the system of ensuring the safety of maritime navigation. In the article, the author analyzes the legal support for the safety of operation of inland water transport in the Russian Federation, and also provides specific legislative proposals for the modernization of this system.

**Keywords:** inland water transport, inland water transport safety system, RF IWT, inland waterway rescue, inland waterway transport operation, inland navigation, inland waterways.

В подавляющем большинстве юрисдикций, а также в международном праве транспорт обоснованно считается средством повышенной опасности. Эксплуатация водного транспорта и вовсе подлежит особому правовому регулированию в связи с фактически сложными метеорологическими, географическими и техническими особенностями такой эксплуатации. Именно в связи с этим существует отдельно выверенная правовая категория, именуемая «система обеспечения безопасности мореплавания», которая включает в себя ряд мер правового регулирования, систему правовых норм и иных правовых механизмов, направленных на обеспечение безопасной и устойчивой эксплуатации морского транспортного комплекса.<sup>4</sup>

Тем не менее, обеспечение безопасности эксплуатации внутреннего водного транспорта не менее важно, ведь внутренние водные пути в силу гидрографических, метеорологических, географических и иных условий так же, как и море, являются сложной природной средой. Этот факт обуславливает формирование в рассматриваемой сфере отдельной «системы обеспечения безопасности судоходства по внутренним водным путям», которая в силу географических особенностей расположения внутренних водных путей, как правило, находится в национальном ведении (за исключением судоходства по международным рекам). В рамках настоящего исследования необходимо рассмотреть основные составляющие системы безопасности эксплуатации внутреннего водного транспорта в Российской Федерации, а также особенности её правового обеспечения.

Правовое обеспечение системы безопасности внутреннего судоходства в Российской Федерации реализуется за счет разработки и использования федеральных и региональных нормативно-правовых актов, а также подзаконных (ненормативных) правовых актов органов государственной власти Российской Федерации. Основу правового регулирования обеспечения безопасности внутреннего судоходства составляет Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, который закладывает нормативные основы эксплуатации всего водного внутреннего транспорта в принципе. Так согласно п. 1 ст. 1 КВВТ РФ Кодекс регулирует отношения, возникающие между судовладельцами, грузоотправителями, грузополучателями и иными лицами при осуществлении судоходства по внутренним водным путям, а также определяет права, обязанности и ответственность таких субъектов правоотношений.<sup>5</sup>

Кодекс внутреннего водного транспорта устанавливает ряд основополагающих определений в сфере эксплуатации внутреннего водного транспорта, регламентирует правовой статус судов внутреннего и смешанного плавания, а также особенности их идентификации и эксплуатации. Также КВВТ устанавливает минимальные требования к экипажу судна внутреннего плавания, порядок государственной регистрации права собственности на такие суда, особенности использования в судоходстве судов автономного типа и прочее. В рамках настоящего исследования особо важно, что Кодекс устанавливает ряд ключевых норм в области безопасности судоходства, о чем свидетельствует наличие главы VI под названием «Безопасность судоходства, эксплуатация судна».

Так, например, ст. 34 возлагает обязанность подготовки судна к плаванию на судовладельца, а также формирует ряд требований к должному состоянию судна и выполнению судовладельцем законных предписаний (минимальный квалифицированный состав экипажа, следование нормам движения и стоянки, санитарной, противопожарной и иных видов безопасности). Более того, ст. 34.1 КВВТ РФ закрепляет за судовладельцем обязанность по разработке и применению системы управления безопасностью судов – комплекса задокументированных мер, необходимых к выполнению судовладельцем, работниками судовладельца для обеспечения безопасности судоходства, безопасности жизни и здоровья людей, а также безопасности окружающей среды. Также важно выделить, что ст. 35 устанавливает обязанность судовладельцев по классификации и освидетельствованию судов водного плавания уполномоченными на то государственными органами. Конкретные же нормы процесса

<sup>4</sup> Скороходов Д. А., Борисова Л. Ф., Борисов З. Д. Принципы и категории обеспечения безопасности мореплавания // Вестник МГТУ. 2010. №4-1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/printsiyu-i-kategorii-obespecheniya-bezopasnosti-moreplavaniya> (дата обращения: 24.10.2024). – С. 721

<sup>5</sup> П. 1 ст. 1 "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // СПС «КонсультантПлюс»

освидетельствования и классификации устанавливаются в Положении о классификации и об освидетельствовании судов, которое содержит порядок классификации, разные виды освидетельствования, присвоения класса и выдачи надлежащих документов.<sup>6</sup> Стоит отметить, что государственный контроль за судами в виде их идентификации, классификации и освидетельствования является основной обеспечения безопасности внутреннего судоходства через систему государственного регулирования введения судов в эксплуатацию.

Кроме того, Кодекс регламентирует деятельности внутренних портов, деятельность по поднятию затонувшего имущества, лоцманской проводке, буксировке, государственном портовом контроле, спасании и ином. Так, например, согласно п. 1 ст. 41 КВВТ РФ в целях обеспечения безопасности плавания по внутренним водным путям и предотвращения транспортных инцидентов судовладельцам на возмездной основе специализированными организациями оказываются услуги по лоцманской проводке. Также, к примеру, важную роль в обеспечении безопасности судоходства по внутренним водным путям играет соблюдение правил, установленных ст. 26 КВВТ РФ, которая устанавливает требования к минимальному составу судна (в том числе автономного и полуавтономного), а также норм ст. 14, которая устанавливает обязательный комплект документов, которые должны находиться на судне, подлежащем государственной регистрации.

Значительную часть КВВТ, конечно же, занимают нормы о коммерческой перевозке грузов, пассажиров и багажа, но целый комплекс основных для обеспечения безопасности внутреннего судоходства норм установлен именно в КВВТ РФ. Более детально ключевые нормы конкретизируются в различных актах государственных органов Российской Федерации, а также иных актах. Так, например, порядок освидетельствования и классификации судов установлен в упомянутом выше Положении, а нормы о движении судов по внутренним водным путям – в Правилах плавания судов по внутренним водным путям, которые регламентируют визуализацию судна, особенности разрешенных маневров, нормы плавания в различных погодных условиях, нормы стоянки судов, требования к навигационному оборудованию и многое другое. Так, например, в соответствии с п. 165 Правил «в условиях ограниченной видимости судно обязано подавать соответствующие звуковые сигналы».<sup>7</sup>

Упомянутая выше обязанность судовладельца по использованию системы управления безопасностью судна более подробно раскрывается в Правилах, утвержденных Министерством транспорта РФ, которые, в частности, в п. 2 устанавливают конкретный перечень документов, необходимых для разработки в целях использования такой системы.<sup>8</sup> Также важно упомянуть, например, о Положении членов экипажей судов внутреннего водного транспорта, которое также утверждено Минтрансом РФ.

Стоит отметить, что в связи с комплексным характером системы безопасности эксплуатации внутреннего водного транспорта подзаконные акты формирует не только профильное в данном отношении Министерство транспорта, но и Правительство Российской Федерации, Президент РФ, МЧС РФ, а также иные министерства, агентства и ведомства, что, в свою очередь, образует большое количество разрозненных документов различной направленности. Так, например, за спасание на внутренних водных путях в России ответственно МЧС РФ, которое в рамках данных полномочий действует на основании Указа Президента РФ от 11.07.2004 N 868, который, в том числе регулирует один из важнейших компонентов системы безопасности судоходства по внутренним водным путям – спасание на водных объектах, а точнее устанавливает за МЧС РФ ряд определенных функций в области спасания на воде.<sup>9</sup>

Что касается доктринального подхода к исследованию безопасности эксплуатации водного транспорта на внутренних водных путях РФ, то, например, кандидат юридических наук Зайкова С.Н. считает, что в России данная система распределена по группам, идентифицируемым по субъектам, которые отвечают за ту или иную часть общей безопасности внутреннего судоходства.<sup>10</sup> Так достаточно большую часть обязанностей по обеспечению безопасности выполняет судовладелец, а также Министерство транспорта РФ. Более того, к таким субъектам относятся:

- 1) администрации бассейнов внутренних водных путей;
- 2) владельцы сооружений, находящихся на внутренних водных путях;
- 3) отраслевые министерства, ведомства и агентства (например, МЧС РФ);
- 4) силовые службы;
- 5) внутренние порты и иные субъекты правоотношений.

Как уже было сказано выше, правовое обеспечение безопасности эксплуатации внутреннего водного транспорта в РФ на данный момент представляет собой весьма разрозненную систему – КВВТ

<sup>6</sup> Приказ Минтранса России от 14.04.2016 N 102 (ред. от 10.11.2021) "Об утверждении Положения о классификации и об освидетельствовании судов" (Зарегистрировано в Минюсте России 07.07.2016 N 42778) // СПС «КонсультантПлюс»

<sup>7</sup> П. 165 Правил Плавания по внутренним водным путям. Утверждены Приказом Минтранса России от 19.01.2018 N 19 (ред. от 11.02.2019) "Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям" (Зарегистрировано в Минюсте России 07.03.2018 N 50283) // СПС «КонсультантПлюс»

<sup>8</sup> П. 2 Правил разработки и применения системы управления безопасностью судов. Утверждены Приказом Минтранса России от 06.11.2020 N 465 "Об утверждении Правил разработки и применения системы управления безопасностью судов" (Зарегистрировано в Минюсте России 31.12.2020 N 62001) // СПС «КонсультантПлюс»

<sup>9</sup> Указ Президента РФ от 11.07.2004 N 868 (ред. от 27.11.2023) "Вопросы Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий" // СПС «КонсультантПлюс»

<sup>10</sup> Зайкова Светлана Николаевна. Комплексность обеспечения безопасности на внутреннем водном транспорте // Административное и муниципальное право. 2023. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kompleksnost-obespecheniya-bezopasnosti-na-vnutrennem-vodnom-transporte> (дата обращения: 24.10.2024). – С. 68

РФ хоть и закладывает правовые основы обеспечения безопасности, все же не содержит необходимого количества норм, что вызывает необходимость отсылок на множественные акты органов государственной власти РФ. Основным законодательским предложением по совершенствованию правового обеспечения безопасности эксплуатации внутреннего водного транспорта является унификация большого количества актов с целью создания меньшего количества нормативно-правовых актов, содержащих доработанные и обновленные нормы. При этом основную часть правовой унификации необходимо поручить именно Министерству транспорта Российской Федерации.

Итак, на основании вышеизложенного целесообразно сделать вывод о том, что на сегодняшний день правовое обеспечение безопасности эксплуатации внутреннего водного транспорта в Российской Федерации отличается высокой степенью разработанности правовых норм в различных сферах обеспечения безопасного эксплуатации водного транспорта. Об этом свидетельствует большое количество правил, содержащихся как в Кодексе внутреннего транспорта Российской Федерации, так и во множественных подзаконных актах, которые конкретизируют и расширяют ключевые нормы КВВТ. Система обеспечения безопасности внутреннего судоходства в РФ, как можно видеть на практике, состоит из большого количества субъектов, обеспечивающих правовое регулирование эксплуатации внутреннего водного транспорта в сфере своих полномочий – здесь задействован как судовладелец, так и государственные органы РФ. При этом, следует отметить, что в связи с большим количеством актов система нуждается в качественной унификации.

#### **Пристатейный библиографический список:**

1. "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // СПС «КонсультантПлюс»
2. Указ Президента РФ от 11.07.2004 N 868 (ред. от 27.11.2023) "Вопросы Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий" // СПС «КонсультантПлюс»
3. Приказ Минтранса России от 14.04.2016 N 102 (ред. от 10.11.2021) "Об утверждении Положения о классификации и об освидетельствовании судов" (Зарегистрировано в Минюсте России 07.07.2016 N 42778) // СПС «КонсультантПлюс»
4. Правила Плавания по внутренним водным путям. Утверждены Приказом Минтранса России от 19.01.2018 N 19 (ред. от 11.02.2019) "Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям" (Зарегистрировано в Минюсте России 07.03.2018 N 50283) // СПС «КонсультантПлюс»
5. Правила разработки и применения системы управления безопасностью судов. Утверждены Приказом Минтранса России от 06.11.2020 N 465 "Об утверждении Правил разработки и применения системы управления безопасностью судов" (Зарегистрировано в Минюсте России 31.12.2020 N 62001) // СПС «КонсультантПлюс»
6. Зайкова С.Н. Комплексность обеспечения безопасности на внутреннем водном транспорте // Административное и муниципальное право. 2023. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kompleksnost-obespecheniya-bezopasnosti-na-vnutrennem-vodnom-transporte> (дата обращения: 24.10.2024). – С. 65-79
7. Скороходов Д. А., Борисова Л. Ф., Борисов З. Д. Принципы и категории обеспечения безопасности мореплавания // Вестник МГТУ. 2010. №4-1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/printsipy-i-kategorii-obespecheniya-bezopasnosti-moreplavaniya> (дата обращения: 24.10.2024). – С. 719-729

**Для цитирования:** Самойлова Н.М. ПОНЯТИЕ МОРЕХОДНОГО СОСТОЯНИЯ СУДНА В РОССИЙСКОМ МОРСКОМ ПРАВЕ / ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2025. № 1(30). С.15-19.

**Самойлова Н.М.**

**Samoilova N.M.**

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

магистрант 2 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

### **ПОНЯТИЕ МОРЕХОДНОГО СОСТОЯНИЯ СУДНА В РОССИЙСКОМ МОРСКОМ ПРАВЕ**

**Аннотация:** Данная статья посвящена понятию мореходного состояния судна в рамках договоров морской перевозки и договора морского страхования в российском морском праве. Автор анализирует основные критерии мореходного состояния судна, а также понятие должной заботливости судовладельца по приведению судна в мореходное состояние. В статье приводятся примеры из судебной практики относительно оснований и последствий признания судна немореходным.

**Ключевые слова:** Гааго-Висбийские правила, мореходное состояние судна, морское страхование, договор морской перевозки, морское право.

### **THE CONCEPT OF A SHIP'S SEAWORTHINESS IN RUSSIAN MARITIME LAW**

**Abstract:** This article is devoted to the concept of seaworthiness and its significance in the terms of sea carriage contracts and marine insurance contracts in Russian maritime law. The author analyzes the main criteria of ship's seaworthiness, as

well as the concept of due diligence of the shipowner to make the ship seaworthy. The article provides examples from case law regarding the grounds and consequences of unseaworthiness.

**Keywords:** Hague-Visby Rules, seaworthiness of the vessel, marine insurance, contract of carriage, maritime law.

Понятие мореходного состояния (мореходности) судна является одним из основополагающих для различных институтов морского права, в том числе таких, как институт морского страхования и институт ответственности перевозчика. Несомненно, мореходное состояние судна имеет не только правовое, но и техническо-эксплуатационное значение, ведь использование немореходного судна несет риски как для самого судна как технической единицы, так и для членов экипажа, а также находящегося на судне груза и окружающей среды.

Установленное в законодательстве Российской Федерации требование к перевозчику по приведению судна в мореходное состояние опирается на нормы Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносамента в редакции Висбийских Протоколов 1968 и 1979 годов, совместно именуемых Гааго-Висбийскими правами, к применению которых Российская Федерация присоединилась в 1999 году<sup>11</sup>.

Прежде всего понятие мореходного состояния судна упоминается в контексте ответственности перевозчика в рамках Главы VIII КТМ РФ - Договор морской перевозки груза.

В соответствии со статьей 124 Кодекса торгового мореплавания РФ «Мореходное состояние судна»<sup>12</sup>, к обязанностям перевозчика относятся, в том числе, обязанность заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние: *обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить судно, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым, а также привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие прием, перевозку и сохранность груза.*

С 01.09.2024 года данная статья была дополнена положениями в отношении автономного судна: *при перевозке груза на автономном судне перевозчик обязан укомплектовать внешний экипаж автономного судна для безопасного управления автономным судном.*

Немало важно, что данная статья содержит и положение об ограничении ответственности перевозчика, аналогично Гааго-Висбийским правилам: так, пункт второй статьи 124 КТМ РФ закрепляет, что перевозчик не несет ответственность за немореходное состояние судна, если докажет, что немореходное состояние судна было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (*скрытыми недостатками*).

В отличие от Гааго-Висбийских правил, позволяющих осуществление действий по приведению судна в мореходное состояние до начала рейса и в его начале, данная статья КТМ РФ требует приведения судна в мореходное состояние непременно до начала рейса. Как отмечается в монографии «Международное частное право» под редакцией С.Н. Лебедева и Е.В. Кабатова, данное различие не является обоснованным, так как последние необходимые мероприятия по приведению судна в мореходное состояние могли бы быть допустимы и после выхода судна в рейс, как предусмотрено текстом международного договора<sup>13</sup>.

Важно отметить, что часть 3 статьи 124 КТМ РФ, предусматривает ограничение императивности применения правил данной статьи случаями, когда перевозка груза осуществляется на основании коносамента или коносамент выдается в соответствии с чартером и регулирует отношения между перевозчиком и не являющимся фрахтователем держателем коносамента. Однако, на практике даже в случае, когда перевозка осуществляется на основании чартера, стороны также нередко используют правила о мореходном состоянии судна путем включения в тексте чартера оговорки «*paramount*», отсылающую к применению Гааго-Висбийских правил<sup>14</sup>.

Так, мы видим, что в соответствующей статье КТМ РФ законодатель выделяет следующие аспекты мореходного состояния суда:

- 1) Техническое состояние судна, позволяющее ему выполнить запланированный рейс;
- 2) Снабжение судна необходимыми для рейса человеческими и экономическими ресурсами;
- 3) Обеспечение возможности судна к принятию и сохранной перевозке законтрактованного груза.

Мореходное состояние, а если быть более точным его «антипод» - немореходное состояние судна упоминается также в положениях КТМ РФ, регулирующих ответственность страховщика по договору морского страхования.

Так, статья 266 КТМ РФ устанавливает, что при страховании судна страховщик не несет ответственность за убытки, причиненные вследствие отправки судна в немореходном состоянии, если только немореходное состояние судна не было вызвано скрытыми недостатками судна.

Подобное положение представляется логичным механизмом применения принципа алеаторности страхования: страховщик не несет ответственности за убытки, если вероятность наступления страхового события предопределена действиями самого страхователя.

<sup>11</sup> Стригунова Д.П. О конвенционном регулировании договора международной морской перевозки грузов // Юрист. 2017. N 12. С. 17 - 23.

<sup>12</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>13</sup> Международное частное право: учебник: в 2 т. / Е.А. Абросимова, А.В. Асосков, А.В. Банковский и др.; отв. ред. С.Н. Лебедев, Е.В. Кабатова. М.: Статут, 2015. Т. 2: Особенная часть. 764 с.

<sup>14</sup> Калпин А. Г., Мореходное состояние судна по договору морской перевозки груза, Журнал Высшей школы экономики 2009, М., № 4

Однако, в отсутствии четких определений наполняемости понятия мореходного состояния судна, а равно перечня необходимых действий для выполнения страхователем обязательства о должной заботливости, данное положение является основанием для потенциальных споров между страхователем и страховщиком.

Критерии мореходности, установленные в статье 124 КТМ РФ, являются наиболее общими, что вполне рационально объясняется тем, что с учетом разнообразия проектов судов и их приспособленности к перевозке различных грузов, установить единообразные требования ко всем судам на законодательном уровне не представляется возможным, в связи с чем вопрос определения мореходного состояния судна относится к вопросам, разрабатываемым в правовой доктрине и судебной практике.

В российской правовой доктрине содержатся различные определения мореходного состояния судна. Так, С.Л. Ефимов в своей работе «Морское страхование. Теория и практика» определяет ее как *«состояние судна, при котором оно является пригодным во всех отношениях для успешного совершения обусловленного рейса. Под пригодностью принято понимать также мореходные качества судна, которые способны противостоять морским опасностям и одновременно обеспечивать сохранность перевозки соответствующего груза»*<sup>15</sup>.

По мнению В.В. Боевой, мореходность *«...по отношению к обязательству перевозчика по договору перевозки означает приготовление судна к перевозке определенного груза в определенном рейсе»*, отмечая при этом различную наполняемость понятия «мореходность» в зависимости от определенного в договоре перевозки района плавания, груза и иных характеристик планируемого рейса<sup>16</sup>.

Рассмотрим подробнее фактический состав элементов понятия мореходного состояния судна.

К технической годности судна относятся требования, вытекающие из положения обязательных международных конвенций, таких как Международной конвенции об охране человеческой жизни на море 1974 г. с изменениями, внесенными протоколом 1978 г. (СОЛАС — 74), Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 г. с изменениями, внесенными Протоколом 1978 г. (МАРПОЛ — 73/78) и другие<sup>17</sup>.

Так, например, в деле N А40-101639/2019 по спору между страхователем-грузовладельцем и страховой компанией в отношении отказа в получении страхового возмещения по договору страхования груза было отмечено, что в связи с тем, что судовладелец судна, на котором перевозился груз, не поддерживал судно и его оборудование в состоянии, отвечающим положениям пункта (а) правила 11 Главы I Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС), судно, на котором перевозился застрахованный груз, было немореходным, в связи с чем, убытки, связанные с немореходностью судна, в соответствии с правилами страхования страховщика не являлись страховым случаем.

Интересно также отметить, что в случае с технической годностью судна необходимо принимать во внимание конкретный географический район эксплуатации. Так, например, в деле №А06-2820/2020 судно было признано немореходным по причине неисправного оборудования, являющим дополнительным оборудованием в соответствии с международными конвенциями, а также по причине нарушения скорости движения по Босфорскому проливу, вследствие чего судно было остановлено СУДС.

Техническая годность к плаванию также предполагает надлежащую конструкцию судна, его остойчивость, прочность и водонепроницаемость его корпуса, исправность машин и котлов, возможность эффективной эксплуатации топливной и балластной систем, магистралей, насосов<sup>18</sup>.

Одним из доказательством мореходности судна является его обязательное ежегодное освидетельствование Классификационным обществом, подтверждающее, что судно имеет заявленный класс и отсутствуют требования к устранению недостатков судна, влияющих на его эксплуатацию.

В решении Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ по делу N МАК-2/2017 арбитры сочли, что классификационное свидетельство само по себе не гарантирует мореходности судна, но подтверждает, что судно при прохождении осмотра соответствует установленным требованиям.

Как также отмечается в статье Д. Ждан-Пушкиной «Немореходность судна как основание для отказа в страховой выплате в английском и российском праве», в рамках страховых споров в контексте доказательства мореходного состояния судна в отношении выполнения обязанности судовладельца по проявлению должной заботливости в рамках договора морского страхования в российских судах является выполнение требований классификационного общества и международных конвенций, поддержания судна в классе<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> Ефимов С.Л. Морское страхование. Теория и практика: Учебник. М., 2001. С. 422.

<sup>16</sup> Боева В.В. Ответственность морского перевозчика. Опубликовано: <http://www.spbpravo.ru/comm.php?id=2745>.

<sup>17</sup> Калпин А. Г., Мореходное состояние судна по договору морской перевозки груза, Журнал Высшей школы экономики 2009, М., № 4

<sup>18</sup> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / [Барина И.И., к.ю.н., Егоров Л.М., к.ю.н., Иванов Г.Г., д.ю.н., проф. и др.]; Под ред. д.ю.н., проф. Г.Г. Иванова. — М.: Спарк, 2000. — 734 с.

<sup>19</sup> Ждан-Пушкина Д. «Немореходность судна как основание для отказа в страховой выплате в английском и российском праве», Опубликовано: <https://zhdan-pushkina.com/tpost/ymovu56xa1-nemorehodnost-sudna-kak-osnovanie-dlya-o>

Снаряженность и снабжение судна понимается как его оснащение необходимым для данного типа и класса судна оборудованием, а также достаточными запасами топлива и продовольствия для совершения согласованного рейса.

В отношении обеспечения судна экипажем надлежащей подготовки, данные требования регулируются штатными нормативами, утвержденными Министерством транспорта РФ<sup>20</sup>.

Например, для работы судна на Северном морском пути – транспортном маршруте, который активно развивается в настоящее время, экипаж должен обладать необходимой полярной подготовкой в соответствии с требованиями пунктов 1 и 2 Правила V/4 Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года<sup>21</sup>, а для работы на нефтеналивном судне члены экипажа должны иметь так называемые «танкерные свидетельства» (подтверждения для работы на нефтяных танкерах и танкерах-химовозах на уровне эксплуатации для занятия должностей командного состава).

Например, в деле N А58-4922/2011 Федеральный Арбитражный Суд Восточно-Сибирского Округа отказал в иске о взыскании со страховщика страхового возмещения в связи с полной конструктивной гибелью судна с ссылкой на немореходность судна в связи с неуккомплектованностью состава экипажа.

Суд в своем решении указал, что в соответствии со статьей 53 КТМ РФ, укомплектованность судна экипажем, обеспечивающая безопасность плавания, подтверждается ее соответствием данным, содержащимся в свидетельстве о минимальном составе экипажа.

Суд подчеркнул, что выводы нижестоящего суда о мореходности судна при наличии только свидетельства о годности к плаванию не соответствуют положениям статьи 124 КТМ РФ, а также, что применение положений статьи 266 КТМ РФ не ставится в зависимость от наличия в действиях страхователя умысла либо грубой неосторожности, повлекших причинение убытков, поскольку статья 124 КТМ РФ является самостоятельным основанием ответственности перевозчика и обязывает его обеспечить мореходность судна еще до начала рейса.

Обеспечение сохранности груза зависит непосредственно от типа перевозимого груза. Так, свойства груза и требования к его перевозке содержатся в грузовых документах. Г.Г. Иванов также указывает, что в нарушения требований к погрузке и укладке могут привести к перегрузке судна сверх установленных норм, потере устойчивости, ущербу как данному грузу, так и другому грузу, перевозимому на судне. Конкретные стандарты загрузки судов установлены Международной конвенцией о грузовой марке 1966 года<sup>22</sup>.

Трюма должны быть зачищены и приведены в надлежащее для погрузки груза состояние, в противном случае перевозчик несет ответственность за просрочку в подаче судна в порт погрузки, как было доказано в деле N А53-3949/2023.

В случае переоборудования судна перевозчик, заключивший контракт на перевозку определенного груза, также обязан принять все меры, необходимые для его перевозки, так, например в деле N Ф03-3932/2023 перевозчиком не было доказано принятие мер для перевозки груза в чанах с водой на сухогрузе, а судно после переоборудования под перевозку живого краба в налив не предъявлялось классификационному обществу.

Второе важное понятие, неразрывно связанное с понятием мореходности, которое также находит отражение в статье 124 – должная заботливость. Данное понятие по смыслу соответствует разумной заботливости, установленной Гааго-Висбийскими правилами.

Должная заботливость для перевозчика имеет основополагающее значение, так как является основанием для освобождения его ответственности. Учитывая высокий потенциальный размер ответственности перевозчика в случае, если технические недостатки судна привели к утери груза, очевидно, что доказывание наличия должной заботливости при приведении судна в мореходное состояние является одной из важнейших задач для перевозчика при возникновении спорной ситуации.

Иванов Г.Г. в работе «Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации» отмечает, что перевозчик несет ответственность и в том случае, если приглашенный для проведения проверки сюрвейер классификационного общества, имеющего высокую репутацию, не проявил должной заботливости при освидетельствовании.

Морские арбитражи также зачастую трактуют обязанность должной заботливости судовладельца широко. Например, в практике Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ, страховая компания ссылалась на неподготовленность экипажа судна к борьбе с пожаром или на отсутствие на борту судна внедренных процедур по проверке определенного оборудования как на проявление отсутствия должной заботливости со стороны страхователя<sup>23</sup>.

Важно отметить, что при рассмотрении споров по делам о немореходности судов суды всё чаще обращаются к экспертизе для выявления того, какие именно технические характеристики могли влиять

<sup>20</sup> Калпин А. Г., Указанное соч.

<sup>21</sup> Вопрос: Какой сертификат необходимо иметь членам экипажей судов для плавания в полярных водах? Официальный сайт Росморречфлота, URL: <https://morflot.gov.ru/articles/obrazovanie/11624/> (дата обращения 19.11.2024)

<sup>22</sup> Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Морские вести России, 2009. 496 с.

<sup>23</sup> Ждан-Пушкина Д. «Немореходность судна как основание для отказа в страховой выплате в английском и российском праве», Опубликовано: <https://zhdan-pushkina.com/tpost/ymovu56xa1-nemorehodnost-sudna-kak-osnovanie-dlya-o>

на осуществления конкретного рейса. Так, например, интерес представляет дело N А40-79639/2022, которое по итогам рассмотрения в трёх судебных инстанциях было передано на новое рассмотрение ввиду того, что ранее судами не был в полной мере исследован вопрос о причинах немореходного состояния судна и должной заботливости судовладельца по приведению судна в надлежащее состояние в спорный период.

**Пристатейный библиографический список:**

1. Боева В.В. Ответственность морского перевозчика. Опубликовано: <http://www.spbpravo.ru/comm.php?id=2745>. (дата обращения 19.11.2024)
2. Вопрос: Какой сертификат необходимо иметь членам экипажей судов для плавания в полярных водах? Официальный сайт Росморречфлота, URL: <https://morflot.gov.ru/articles/obrazovanie/11624/> (дата обращения 19.11.2024)
3. Ефимов С.Л. Морское страхование. Теория и практика: Учебник. М., 2001. С. 422.
4. Ждан-Пушкина Д. «Немореходность судна как основание для отказа в страховой выплате в английском и российском праве», URL: <https://zhdan-pushkina.com/tpost/ymovu56xa1-nemorehodnost-sudna-kak-osnovanie-dlya-o> (дата обращения: 15.02.2025)
5. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Морские вести России, 2009. 496 с.
6. Калпин А. Г., Мореходное состояние судна по договору морской перевозки груза, Журнал Высшей школы экономики 2009, М., № 4
7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // СПС «КонсультантПлюс».
8. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / [Барина И.И., к.ю.н., Егоров Л.М., к.ю.н., Иванов Г.Г., д.ю.н., проф. и др.]; Под ред. д.ю.н., проф. Г.Г. Иванова. — М. : Спарк, 2000. — 734 с.
9. Международное частное право: учебник: в 2 т. / Е.А. Абросимова, А.В. Асосков, А.В. Банковский и др.; отв. ред. С.Н. Лебедев, Е.В. Кабатова. М.: Статут, 2015. Т. 2: Особенная часть. 764 с.
10. Стригунова Д.П. О конвенционном регулировании договора международной морской перевозки грузов // Юрист. 2017. N 12. С. 17 - 23.

**Для цитирования:** Семенова Е.Г. СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РФ И АВСТРАЛИИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ / научн.рук. Я.Е. Бразовская, доцент кафедры Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2025. № 1(30). С. 19-22.

**Семенова Е.Г.**

**Semenova E.G.**

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

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

Научный руководитель:

**Бразовская Я.Е.**

**Brazovskaya Ya.E.**

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

доцент кафедры Международного и морского права

### **СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РФ И АВСТРАЛИИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ**

**Аннотация:** Безопасность в морских портах является лишь частью обеспечения общей морской безопасности, однако занимает очень важное место в системе обеспечения безопасности на море. В данной статье автором изложены результаты исследования нормативной базы России и Австралии в области обеспечения безопасности морских портов. В заключении представлены выводы на основе проведенного анализа.

**Ключевые слова:** морское право, морской порт, безопасность, сравнительно-правовой анализ.

### **COMPARATIVE LEGAL ANALYSIS OF THE LEGISLATION OF RUSSIA AND AUSTRALIA IN THE FIELD OF SECURITY OF SEA PORTS**

**Abstract:** Security at seaports is only a part of ensuring overall maritime security, but it occupies a very important place in the maritime security system. In this article, the author presents the results of a study of the regulatory framework of Russia and Australia in the field of ensuring the safety of seaports. In conclusion, the conclusions based on the analysis are presented.

**Keywords:** maritime law, seaport, security, comparative legal analysis.

Морские порты являются масштабными комплексами, обладающими различным функционалом и довольно сложной по составу бизнес-процессов структурой, включающая в себя как погрузку и выгрузку, так и различные производственные и транспортные операции [1].

Опираясь первоначально на законодательство Российской Федерации, стоит отметить, что согласно статье 9 Кодекса торгового мореплавания РФ [2] «морской порт», - это совокупность объектов инфраструктуры морского порта, которые располагаются в пределах специально-отведенной территории, акватории, и которые предназначаются для того, чтобы обслуживать суда, осуществлять различные операции с грузами, такие как перевалка, погрузка и прочее.

В свою очередь, Конвенцией ООН 1982 года в статье 11 порт выделяется как морской объект, портовое сооружение, обязательная составная часть берега, входящая в территориальное море той или иной страны [3].

Важно понимание, что деятельность портов связана с определенными рисками и угрозами [4]. Все угрозы можно разделить на следующие виды:

- террористические акты;
- пиратство и морские грабежи;
- контрабанда;
- естественные, то есть природные катастрофы.

Соответственно, неотъемлемой частью обеспечения деятельности порта является охрана морских портов – это важнейшая задача современного общества, которую необходимо осуществлять для того, чтобы обеспечивать безопасность и стабильность морских транспортных операций.

Стоит отметить, что государственный портовый контроль и надзор являются важнейшими механизмами регуляции нормальной деятельности морского транспорта. Для того, чтобы функционирование морского транспорта и объектов морской инфраструктуры было эффективным, необходимо должно соблюдение определенных норм и принципов, которые регламентированы как в международных актах, конвенциях, так и в нормативно-правовых актах Российской Федерации.

Проведя анализ положений главы 5 Кодекса торгового мореплавания РФ, можно сделать вывод, что государственный контроль на территории порта осуществляет капитан морского порта, соответственно, за соблюдение норм безопасности в том числе отвечает капитан морского порта. Например, капитан морского порта должен проверять наличие судовых документов, проверять соответствие в свою очередь этим судовым документам основных характеристик судна, также должен контролировать соблюдение требований безопасности мореплавания и требования о защите морской среды.

Анализируя Федеральный закон от 08.11.2007 №261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Далее – ФЗ «О морских портах РФ») стоит отметить, что данный документ включает положения о регистрации морских портов, о назначении портовых сборов, о государственном портовом контроле портовых бизнес процессов, а также об обеспечении безопасности мореплавания в морском порту и на подходах к нему [5].

Наиболее важными положениями данного закона, которые относятся к обеспечению безопасности деятельности портов, стоит отнести следующие:

- согласование порядка государственной регистрации морских портов в Реестре морских портов РФ, и каждому порту обязательно присваивается определенное название, как географическому объекту.
- установление целей государственного регулирования на территории порта, установление требования безопасности, обеспечивающие должное функционирование морского порта.
- установление определенного перечня портовых сборов, а также обозначение определенного порядка установления тарифов.
- согласование порядка оказания услуг в морском порту, порядок выгрузки и погрузки, приемки и сдачи груза, хранения груза, и различных других технологических процессов.

В сравнении с законодательством Австралии отметим, что в Австралии существует ряд законов и нормативных документов, которые регулируют деятельность портов и обеспечивают их безопасность и эффективность. Например, Maritime Transport and Offshore Facilities Security Act 2003 [6] устанавливает меры безопасности для защиты порта от террористических актов, а Shipping Registration Act 1981 [7] определяет требования к регистрации судов, работающих в порту.

В свою очередь, основным нормативно-правовым актом, регламентирующим обеспечение безопасности морских портов, является Закон Австралии №131 «О безопасности морского транспорта и морских сооружений» 2003 года (Далее – Закон Австралии №131) [8]. На основании вышеупомянутого Закона сформированы Правила безопасности морского транспорта и морских объектов (далее – Правила). В данных Правилах устанавливаются определенные зоны безопасности порта, в частности для того, чтобы осуществлять контроль передвижения людей в порту, ограничивать доступ в некоторые районы порта, предотвращать помехи судам [9].

Правила устанавливают такие зоны безопасности порта, как:

- наземные зоны с ограниченным доступом;
- так называемые чистые зоны;
- водные зоны с ограниченным доступом;

Кроме того, интересным моментом является то, что в Правилах прописана такая должность как «морской охранник», и в эту должность входят такие обязанности как:

- проверка документов, удостоверяющих личность, у работников порта и посетителей;
- произведение операций по задержанию правонарушителей [10].

Для того, чтобы провести сравнительно правовой анализ вышеупомянутых нормативно-правовых актов, автором была составлена наглядная таблица, которая представлена ниже.

Таблица 1 – Сравнительно правовой анализ основных нормативно-правовых актов РФ и Австралии, регламентирующих обеспечение безопасности морских портов.

Название документа	<b>ФЗ от 08.11.2007 №261 «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»</b>	<b>Закон Австралии №131 2003 года «О безопасности морского транспорта и морских сооружений» (ред.28.03.2025)</b>
Предмет регулирования	Общественные отношения, возникающие из торгового мореплавания в морских портах РФ.	Общественные отношения, связанные с обеспечением безопасности мореплавания.
Основные цели	<ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение безопасности мореплавания</li> <li>- обеспечение транспортной безопасности</li> <li>- содействие комплексному развитию морских портов</li> <li>- содействие эффективному использованию объектов инфраструктуры порта</li> <li>- предотвращение загрязнения окружающей среды</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение уязвимости к террористическим актам по отношению к судам, портам и другим объектам морской инфраструктуры</li> <li>- обеспечение эффективного взаимодействия между участниками морской индустрии</li> </ul>
Содержание	<ul style="list-style-type: none"> <li>- регламентирован порядок функционирования морских портов</li> <li>- требования о порядке установления границ акваторий портов</li> <li>- положения о государственной регистрации портов</li> <li>- регламентирован порядок оказания услуг в порту</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- положения о схеме защиты от незаконного вмешательства в работу порта или судна</li> <li>- требования к участникам морских правоотношений оценивать операции на предмет риска безопасности</li> <li>- нормы, инкорпорированные из Международного кодекса по охране судов и портовых средств (ISPS).</li> </ul>
Сфера применения	Все порты Российской Федерации (Статья 1)	Все внешние водные территории Австралии, находящиеся под ее юрисдикцией, включая порты (Часть 1, раздел 3, ст. 5)
Нормы о государственном контроле деятельности портов	<ul style="list-style-type: none"> <li>- нормы о государственной регистрации морских портов</li> <li>- нормы об установлении границ акватории морских портов</li> <li>- нормы о портовых сборах</li> <li>- нормы о регламентации технологических процессов</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- нормы об уровнях безопасности на море и указания по обеспечению безопасности</li> <li>- нормы, устанавливающие план обеспечения безопасности на море</li> <li>- нормы, контролирующие соблюдение плана обеспечения безопасности на море</li> </ul>
Орган, принявший закон	Государственная Дума (16.10.2007, с поправками от 08.11.2007)	Парламент Австралии (2003 год, с поправками от 28.03.2025).
Обеспечение безопасности в морском порту	<ul style="list-style-type: none"> <li>- требования к радиолокационным системам управления движением судов, объектам инфраструктуры морского порта</li> <li>- обязанности морских операторов и капитана морского порта. (Глава 3. ст. 8, 8.1, 10, 11, 15)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- устанавливается контроль доступа в порты</li> <li>- устанавливаются определенные уровни безопасности (Часть 2 – Раздел 2 – ст. 22, Часть 6 – Раздел 2 – ст. 102)</li> </ul>
Ссылка для ознакомления	<a href="https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72390/">https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72390/</a>	<a href="https://www.legislation.gov.au/C2004A01216/la/test/text">https://www.legislation.gov.au/C2004A01216/la/test/text</a>

Проведенный сравнительно-правовой анализ позволяет сделать вывод, что оба закона направлены на обеспечение безопасности морского транспорта, однако определенные аспекты различаются. Так, например, ФЗ «О морских портах РФ» акцентирует внимание на комплексном развитии морских портов и предотвращении загрязнения окружающей среды, тогда как Закон Австралии №131 больше ориентирован на предотвращение террористических угроз и уязвимостей в системе безопасности.

В ФЗ «О морских портах РФ» предусмотрены меры по регистрации морских портов, установлению границ акваторий и регулированию технологических процессов. В то же время Закон

Австралии №131 акцентирует внимание на уровнях безопасности, планах обеспечения безопасности и контроле за их соблюдением, что может указывать на более системный подход к управлению рисками.

Интересным моментом является и то, что в российском законодательстве обязанности по обеспечению безопасности в морском порту возложены на капитана морского порта, а в австралийском законодательстве выделяется отдельная должность: «морской охранник».

Наличие общих черт у проанализированных нормативно-правовых актов также присутствует, например, и ФЗ «О морских портах РФ», и Закон Австралии №131 подразумевают наличие государственного контроля за деятельностью портов, но в российском законодательстве сфера применения ФЗ «О морских портах РФ» более разнообразна и включает в себя различные аспекты деятельности портов, тогда как в Австралии акцент сделан на соблюдении установленных уровней безопасности, о которых упоминалось выше и соблюдении определенных требований безопасности. При этом, оба закона были приняты с учетом актуальных вызовов и угроз в сфере морского транспорта. Однако Закон Австралии №131 имеет более свежие поправки, что может свидетельствовать о гибкости и способности законодательства быстро адаптироваться к изменяющимся условиям.

Таким образом, сравнительно-правовой анализ законодательной базы России и Австралии в сфере обеспечения безопасности морских портов показывает, что несмотря на общие цели вышеупомянутых проанализированных законов, они различаются по подходам и методам регулирования, что подчеркивает важность учета национальных особенностей при разработке и внедрении законодательства в области морского транспорта и безопасности.

#### **Пристатейный библиографический список:**

1. Кондратюк И. А. Выделение и анализ бизнес-процесса на примере морского порта // Журнал «Российское предпринимательство» выпуск №3, 2007. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/vydelenie-i-analiz-biznes-protsess-na-primere-morskogo-porta> (дата обращения: 19.04.2025).
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81 ФЗ (с изм. и доп. от 01.09.2024) [Электронный ресурс] / Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_22916/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/) (дата обращения: 19.04.2025)
3. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://base.garant.ru/2540700/9d78f2e21a0e8d6e5a75ac4e4a939832/> (дата обращения: 19.04.2025)
4. Статья «Охрана морских портов – особенности и специфика работы» от 11.10.2024 [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://hanston.ru/press-centr/ohrana-morskih-portov-osobennosti-i-specifika-raboty> (дата обращения: 19.04.2025)
5. Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ (ред. от 01.09.2024) «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс] / Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_72390/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72390/) (дата обращения: 19.04.2025)
6. Maritime Transport and Offshore Facilities Security Act 2003 No. 131, 2003 (amendments of Act No. 62, 2015) [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2015C00438> (дата обращения: 19.04.2025)
7. Shipping Registration Act 1981 No. 8 [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2012C00190> (дата обращения: 19.04.2025)
8. Закон Австралии 2003 года №131 о безопасности морского транспорта и морских сооружений (ред.28.03.2025) [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://www.legislation.gov.au/C2004A01216/latest/text> (дата обращения: 19.04.2025)
9. Статья «Австралийский опыт» от 03.03.2022, журнал Морские вести России №1 (2022) [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://morvesti.ru/analitika/1692/94363/> (дата обращения: 19.04.2025)
10. Статья «Судоходство в Австралии», 2019 год [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://iqdecision.com/sudohodstvo-v-avstralii/> (дата обращения: 19.04.2025)

Для цитирования: Цветкова Ю.С. ОСОБЕННОСТИ ДЕЙСТВИЙ СТРАХОВАТЕЛЯ (ВЫГОДОПРИОБРЕТАТЕЛЯ) ПРИ НАСТУПЛЕНИИ СТРАХОВОГО СЛУЧАЯ ИЛИ СОБЫТИЯ, ИМЕЮЩЕГО ПРИЗНАКИ СТРАХОВОГО СЛУЧАЯ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ / ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2025. № 1(30). С. 23-25.

Цветкова Ю.С.

Tsvetkova Yu.S.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

старший преподаватель кафедры Международного и морского права

### ОСОБЕННОСТИ ДЕЙСТВИЙ СТРАХОВАТЕЛЯ (ВЫГОДОПРИОБРЕТАТЕЛЯ) ПРИ НАСТУПЛЕНИИ СТРАХОВОГО СЛУЧАЯ ИЛИ СОБЫТИЯ, ИМЕЮЩЕГО ПРИЗНАКИ СТРАХОВОГО СЛУЧАЯ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

**Аннотация:** в статье рассматриваются правовые особенности действий страхователя (выгодоприобретателя) при наступлении страхового случая на водном транспорте, могущие привести к отказу страховщика в выплате страхового возмещения. Автором проанализированы правила страхования нескольких страховщиков, осуществляющих страхование рисков на водном транспорте, судебная практика Верховного Суда Российской Федерации и гражданское законодательство. Сделаны выводы о правовых последствиях отклонения страхователя (выгодоприобретателя) от порядка действий, установленного страховщиком.

**Ключевые слова:** страхование, морское страхование, водный транспорт, морской транспорт.

### THE SPECIFICS OF THE POLICYHOLDER'S (BENEFICIARY'S) ACTIONS UPON THE OCCURRENCE OF AN INSURED EVENT OR AN EVENT WITH SIGNS OF AN INSURED EVENT ON WATER TRANSPORT

**Abstract:** The article examines the legal features of the policyholder's (beneficiary's) actions upon the occurrence of an insured event on water transport, which may lead to the insurer's refusal to pay insurance compensation. The author analyzes the insurance rules of several insurers that insure risks in water transport, the judicial practice of the Supreme Court of the Russian Federation and civil legislation. Conclusions are drawn about the legal consequences of the policyholder's (beneficiary's) deviation from the procedure established by the insurer.

**Keywords:** insurance, maritime insurance, water transport, maritime transport

Одним из базовых требований к страхователю (выгодоприобретателю), предъявляемых страховщиком при наступлении страхового случая является *минимизация убытков таким образом, как если бы имущество не было бы застраховано*. Это правило в тех или иных формулировках встречается в правилах страхования практически каждой страховой компании. Логично предположить, что, не имея оформленной страховки, владелец имущества при наступлении опасности приложит максимальные усилия для его спасения, либо постарается минимизировать ущерб. Требование страховой компании действовать аналогичным образом при наличии действующего договора страхования обусловлено следующими факторами:

- минимизация убытков, которые покрываются страховкой, т.е. экономическая составляющая (экономический интерес страховщика);
- предупреждение умышленных злоупотреблений со стороны страхователя (выгодоприобретателя) и пресечение попыток получить страховое возмещение в сумме, превышающей ту, на которую он может рассчитывать при соблюдении всех правил. Уголовным кодексом РФ (статья 159.5) предусмотрена уголовная ответственность за мошенничество в сфере страхования, то есть хищение чужого имущества путем обмана относительно наступления страхового случая, а равно размера страхового возмещения, подлежащего выплате в соответствии с законом либо договором страхователю или иному лицу.

Обман как способ совершения хищения или приобретения права на чужое имущество может состоять в сознательном сообщении (представлении) заведомо ложных, не соответствующих действительности сведений, либо в умолчании об истинных фактах, либо в умышленных действиях (например, в предоставлении фальсифицированного товара или иного предмета сделки, использовании различных обманных приемов при расчетах за товары или услуги или при игре в азартные игры, в имитации кассовых расчетов и т.д.), направленных на введение владельца имущества или иного лица в заблуждение [3].

Примеры формулировок, применяемых страховыми компаниями:

1. «Принять разумные и доступные в сложившейся обстановке меры по предотвращению и уменьшению размера убытков, связанных с происшествием, а также по обеспечению права требования к виновной стороне, т.е. действовать так, как если бы судно не было застраховано» [7];
2. «При наступлении события, имеющего признаки страхового случая, Страхователь или его представитель обязан принять все возможные меры по предотвращению убытков или уменьшению их размера, а также обеспечению права требования к виновной стороне, то есть действовать так, как если бы судно не было застраховано» [6];

3. «Принять разумные и доступные в сложившейся обстановке меры по уменьшению ущерба, возмещаемого Страховщиком» [5].

Следующее стандартное правило, которому должен следовать страхователь (выгодоприобретатель) при наступлении страхового случая - *не принимать каких-либо самостоятельных решений о компенсациях, выплатах и т.д. без ведома и согласования со страховщиком*. К таким решениям относятся:

- - признание претензий, требований (как полное, так и частичное) в устной или письменной форме;
- - выплата денежных средств, а также совершение иных действий, которые могут быть квалифицированы как признание вины в наступлении инцидента (аварии) и согласие с требованиями, в чем бы они не заключались.

Примеры формулировок:

1. «Не признавать без согласия Страховщика никакие требования, связанные со страховым событием, не принимать на себя какие-либо обязательства по урегулированию таких требований, а также не возмещать убытки» [7];
2. «Без письменного согласия Страховщика не признавать, прямо или косвенно, в том числе через своих представителей, свою ответственность, не давать согласие и не принимать обязательств по мирному урегулированию, а также не оплачивать убытки третьих лиц иначе как по вступившему в силу решению суда. Невыполнение данного требования влечет отказ в выплате страхового возмещения» [5].

То есть любые прямые или косвенные признания вины, письменные или устные договоренности с другой стороной, частичная выплата компенсации, будут расценены страховщиком как нарушение условий договора страхования, что повлечет отказ в страховой выплате.

Попробуем оценить перспективу исхода судебного иска, поданного к страховой компании, в случае отказа по подобным основаниям.

Обязательства должны исполняться, а односторонний отказ от обязательств не допускается. Это одно из базовых правил обязательственного права, закрепленного в статьях 309, 310 ГК РФ. Страхователь был ознакомлен с условиями договора страхования, а также с Правилами страхования. В дальнейшем страхователю (выгодоприобретателю) будет весьма сложно обосновать в суде такое нарушение договора. Безусловно, в исполнении некоторых обязательств возможно некое отступление, однако в этих случаях речь идет, как правило, об обстоятельствах непреодолимой силы, или об обстоятельствах, *не связанных с недобросовестностью страхователя*.

Так, например, как указывает М.В. Кратенко, в период после заключения договора страхователь прежде всего не вправе без согласия страховщика усугублять риски, принятые на страхование, либо допускать обострение риска подконтрольным ему третьим лицом. Если все же подобное увеличение риска произошло при отсутствии недобросовестности со стороны страхователя либо по объективным причинам (не зависящим от страхователя), страхователь обязан незамедлительно уведомить страховщика об увеличении риска [8].

Полагаем, что в случае признания страхователем каких-либо претензионных требований другой стороны, нельзя говорить о причинах, не зависящих от его воли, так как здесь речь идет именно о явном выражении воли и намерения, а согласие с требованиями, выраженное в письменной форме или в виде выплаты денежных средств, может быть трактовано как конклюдентные действия.

В качестве третьего стандартного правила при наступлении страхового случая выступает обязанность страхователя (выгодоприобретателя) *уведомить страховщика о случившемся настолько скоро, насколько это возможно с учетом обстоятельств происшедшего*. При этом правилами страхования могут быть установлены требования к содержанию таких уведомлений и конкретным срокам их совершения.

Примеры формулировок:

1. «Незамедлительно, уведомить Страховщика о повреждении, гибели (утрате) застрахованного судна или причинении вреда третьим лицам любым доступным способом (по телефону, факсу, рации, электронной почте). Уведомление должно быть подтверждено письменно не позднее 3-х (трех) календарных дней (если договором страхования не предусмотрен иной срок) с момента, когда Страхователю стало известно о повреждении, гибели (утрате) застрахованного судна или причинении вреда другим лицам» [5].
2. «Незамедлительно, любым доступным возможно быстрым способом известить Страховщика о наступлении страхового события, указав при этом все известные обстоятельства дела, с тем, чтобы Страховщик имел возможность назначить представителя для выяснения обстоятельств страхового случая и участия в спасании и сохранении судна. Устное сообщение в обязательном порядке должно быть продублировано письменно не позднее 3-х (трех) рабочих дней с момента получения Страхователем или его представителем сообщения о происшествии. Факт надлежащего исполнения данной обязанности, в случае возникновения спора, должен быть подтвержден письменным доказательством (квитанцией, распиской, записью в журнале регистрации телефонограмм и т.п.)» [7].

Также страхователь (выгодоприобретатель) обязан предоставить страховщику всю имеющуюся информацию об инциденте: передать документы, сообщить о начале следственных действий, обеспечить возможность осмотра судна и т.д.

В то же время, согласно разъяснениям Верховного Суда Российской Федерации, страховщик не вправе отказать в рассмотрении заявления о страховом случае и в осуществлении страховой выплаты, ссылаясь на формальное несоблюдение страхователем прав требований договора и правил страхования, если такое несоблюдение фактически не препятствует исполнению договора страхования, например, в случае непредоставления страхователем отдельных документов, если остальных документов достаточно для принятия решения о страховой выплате [4].

Таким образом, нарушение хотя бы одного правила (условия) формально может привести к отказу в выплате страхового возмещения, однако необходимо учитывать все обстоятельства конкретного случая, а также такие факторы, как:

1. наличие или отсутствие недобросовестности страхователя (выгодоприобретателя);
2. степень формальности нарушения и степень его влияния на возможность исполнить договор страхования и осуществить выплату страхового возмещения;
3. наличие или отсутствие обстоятельств непреодолимой силы;
4. оценка степени выраженности воли страхователя (выгодоприобретателя) при совершении тех или иных действий.

**Пристатейный список литературы:**

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 05.12.1994, № 32, ст. 3301.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.
3. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 30.11.2017 № 48 «О судебной практике по делам о мошенничестве, присвоении и растрате» // «Российская газета», № 280, 11.12.2017
4. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2024 № 19 «О применении судами законодательства о добровольном страховании имущества» // «Российская газета», № 148, 09.07.2024
5. Правила страхования маломерных судов и гражданской ответственности их владельцев ООО СК «Гранта»
6. Правила страхования судов СПАО «Ингосстрах»
7. Правила страхования средств водного транспорта ОАО «Альфастрахование»
8. Кратенко М.В. Увеличение страхового риска в период действия договора страхования: правовые последствия (сравнительно-правовое исследование) // Журнал российского права. 2019. N 5. С. 67 - 79.



**РАЗДЕЛ III. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКОГО ПРАВА**

**Для цитирования:** Кортелева С.В. К ВОПРОСУ О РАЗВИТИИ СИСТЕМЫ ОРГАНОВ ЗАГС В ГОРОДЕ СЕВАСТОПОЛЕ / Науч.рук. к.ю.н. А.Н.Морозова, доцент кафедры КиАП Юридического института ФГАОУВО «Севастопольский государственный университет» // Океанский менеджмент. 2025. № 1(30). С. 26-28.

**Кортелева С.В.**

**Korteleva S.V.**

Магистрант 2 курса Юридического института  
ФГАОУВО «Севастопольский государственный университет»

Научный руководитель:

**Морозова А.Н.**

**Morozova A.N.**

доцент кафедры КиАП Юридического института, к.ю.н.  
ФГАОУВО «Севастопольский государственный университет»

**К ВОПРОСУ О РАЗВИТИИ СИСТЕМЫ ОРГАНОВ ЗАГС В ГОРОДЕ СЕВАСТОПОЛЕ**

**Аннотация:** В статье проанализированы некоторые вопросы деятельности и перспектив развития органов записи актов гражданского состояния города Севастополя. Рассмотрен порядок подачи заявления о рождении и смерти через портал «Госуслуги», а также порядок регистрации брака в новых условиях. Выявлены положительные стороны цифровизации и внедрения информационно-коммуникационных технологий в работе органов записей актов гражданского состояния.

**Ключевые слова:** орган записи актов гражданского состояния, рождение, заключение брака, цифровизация.

**DEVELOPMENT OF THE REGISTRY OFFICE SYSTEM IN THE CITY OF SEVASTOPOL.**

**Abstract:** The article analyzes the stages of development of the Registry Office of the city of Sevastopol. The procedure for submitting applications for birth and death through the Gosuslugi portal, as well as the procedure for registering a marriage under new conditions, has been reviewed. The positive aspects of digitalization and the introduction of information and communication technologies in the work of registry offices have been identified.

**Keywords:** registry office, birth, marriage, digitalization.

Система органов записи актов гражданского состояния играет важнейшую роль в обеспечении прав граждан по регистрации рождения, смерти, заключения и расторжения брака, установлению отцовства и перемене имени как на федеральном уровне, так и в Республике Крым, а также в городе Севастополе [2].

В последнее время в городе Севастополе наблюдается активное развитие органов ЗАГС, что можно объяснить несколькими ключевыми факторами: увеличение численности населения, связанного с миграцией, а также естественный прирост придают особую значимость эффективному функционированию этих структур.

Одной из основных задач органов ЗАГС является обеспечение качественного и доступного обслуживания граждан в вопросах записи актов гражданского состояния – от регистрации рождения и брака до оформления развода, перемены имени и смерти [3]. В связи с изменениями демографической ситуации и ростом числа обращений со стороны населения, органы ЗАГС активно внедряют новые технологии и автоматизируют процессы, что позволяет сократить время ожидания и повысить уровень обслуживания граждан.

В городе Севастополе, как и во всем современном мире, взята на вооружение практика цифровизации и внедрения информационно-коммуникационных технологий. Электронные процессы регистрации в системе органов ЗАГС являются важной тенденцией, позволяющей значительно повысить эффективность и удобство предоставления услуг населению [8].

Внедрение современных информационно-коммуникационных технологий в работу органов ЗАГС привело к значительным изменениям в процессе хранения и обработки данных об актах гражданского состояния. Использование электронного документооборота сделало работу сотрудников более эффективной, что, в свою очередь, позволило сократить время, необходимое для оформления справок и свидетельств.

Одним из ключевых достижений в этой сфере стало введение в 2018 году Единого государственного реестра записей актов гражданского состояния [6]. Этот реестр объединил данные о регистрации актов с 1926 года по настоящее время, что значительно упростило доступ и пользование информацией. Теперь органы ЗАГС могут гораздо быстрее обмениваться сведениями, а граждане – получать необходимые документы с минимальными затратами времени и усилий.

Как и по всей России, так и в городе Севастополе один из доступных и удобных способов обращения граждан в органы ЗАГС является портал «Госуслуги» [4]. С помощью данного функционала

гражданам предоставляется возможность не только подавать заявления, но и отслеживать статус своих запросов, что делает процесс более прозрачным и эффективным.

Одной из важных функций, предоставляемых на портале «Госуслуги» в настоящее время является услуга «суперсервис» по регистрации рождения ребенка. В рамках этой функции у граждан появилась возможность подать заявление через портал «Госуслуги» на регистрацию рождения ребенка: в медицинском учреждении формируется электронный документ о рождении ребенка, этот документ отправляется матери в личный кабинет на портал «Госуслуги». В личном кабинете мать ребенка формирует заявление о регистрации рождения ребенка, затем это заявление попадает на подтверждение отцу ребенка (если родители ребенка состоят в зарегистрированном браке), затем родители выбирают город, отдел ЗАГС, в котором бы хотели зарегистрировать рождение. В выбранный отдел ЗАГС поступает это заявление и производится регистрация рождения ребенка, запись акта о рождении подписывается электронной подписью руководителя отдела ЗАГС и одному из родителей ребенка приходит извещение о регистрации рождения. Затем мать или отец ребенка записывается в любой отдел ЗАГС на получение бумажных документов о рождении.

Аналогичная процедура с сентября 2024 года появилась и по регистрации смерти. Медицинская организация формирует электронное медицинское свидетельство о смерти, которое попадает в систему ЕГР ЗАГС. Заявитель обращается в орган ЗАГС для регистрации смерти, не предоставляя бумажного медицинского свидетельства о смерти, так как оно уже есть в электронном виде в системе ЕГР ЗАГС. На основании электронного медицинского свидетельства отдел ЗАГС производит регистрацию смерти обратившемуся заявителю [6].

Одной из основных функций органов ЗАГС является заключение брака. Город Севастополь, как важный административный центр, характеризуется богатым культурным наследием и изменениями в социальной структуре, что отражается на работе органов ЗАГС. В последнее время наблюдается рост интереса к оформлению браков в исторических, живописных и культурно-значимых местах города. Это способствует развитию новых услуг и повышению туристической привлекательности. 2024 год был объявлен Президентом России годом семьи [5], в Севастополе в июле 2024 года открылся новый музейно-храмовый комплекс «Новый Херсонес» и решением Правительства Севастополя было объявлено о возможности регистрации браков в данном музейном комплексе. Для реализации этого проекта создано специальное государственное учреждение ГБУ «ЗАГС Новый Херсонес», которое будет заниматься торжественной регистрацией браков в музейно-храмовом комплексе [9]. Для того, чтобы воспользоваться услугой регистрации брака в «Новом Херсонесе» гражданам необходимо будет обратиться в Гагаринский или Ленинский отдел ЗАГС города Севастополя, подать заявление на регистрацию брака лично или через портал «Госуслуги», оплатить госпошлину в размере 350 руб [1]. Регистрация по месту жительства лиц, желающих вступить в брак именно на территории музейно-храмового комплекса, значения не имеет. При этом регистрация возможна не ранее, чем через месяц, и не позднее, чем через год со дня подачи заявления.

На территории музейно-храмового комплекса «Новый Херсонес» планируется не только регистрация браков, но и чествование юбиляров семейной жизни, проживших в зарегистрированном браке 50, 55, 60 и более лет [9].

Таким образом, использование электронных сервисов сокращает необходимость личного визита в органы ЗАГС, что способствует улучшению качества государственных услуг, повышению их доступности и сокращению бюрократических барьеров. В дальнейшем можно ожидать расширения спектра услуг, доступных гражданам в электронном виде, что дополнительно упростит жизнь гражданам и повысит уровень доверия к государственным учреждениям. Например, важным шагом могло бы стать объединение судебной системы с ЕГР ЗАГС для удобного оформления расторжения брака. То есть решение суда о расторжении брака посредством электронного взаимодействия двух систем попадает в ЕГР ЗАГС и тем самым исключает личное обращение граждан в суд для получения бумажного решения суда, а сотрудник органа ЗАГС, в свою очередь, используя электронное решение суда сможет оформить расторжение брака в любом отделе ЗАГС на территории Российской Федерации.

В итоге, за последние несколько лет работа органов ЗАГС Российской Федерации, в том числе и города Севастополя, безусловно изменилась. Благодаря цифровизации и налаженному электронному документообороту в органах ЗАГС улучшилось не только качество обслуживания, но и повысилась прозрачность и эффективность работы с данными граждан. Органы ЗАГС выполняют свои функции в кратчайшие сроки, что значительно сокращает время граждан на получение сведений и необходимых документов, а также упрощает межведомственное взаимодействие. Это создает более комфортные условия работы для пользователей и способствует улучшению общего имиджа государственных структур.

#### **Пристатейный библиографический список:**

1. «Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая)» от 05.08.2000г. №117-ФЗ (ред. от 28.12.2024) // Эксмо. 2024. №132
2. «Семейный кодекс Российской Федерации» от 29.12.1995г. года №223-ФЗ (ред. 31.07.2023) // Проспект. 2024. №96

3. Федеральный закон от 15.11.1997г. № 143-ФЗ «Об актах гражданского состояния» // Собрание законодательства РФ. 1997. №47
4. Федеральный закон от 27.07.2010г. №210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» // Собрание законодательства РФ. 2010. №210
5. Указ Президента Российской Федерации от 22.11.2023г. № 875 «О проведении в Российской Федерации Года семьи» // Собрание законодательства РФ. 2023. №1
6. Постановление Правительства РФ от 27.06.2018г. N 738 «Об утверждении Правил ведения Единого государственного реестра записей актов гражданского состояния» (с изменениями и дополнениями) // Собрание законодательства РФ. 2018. №49
7. Макаров, А.В., Лысенко, С.В. Органы ЗАГС в России. Современное состояние и пути развития. / А.В. Макаров, С.В. Лысенко. – Москва: Издательство МГИУ. 2015 – 53с.
8. Новиков, А.Д. Развитие системы органов ЗАГС в современной России. / А.Д. Новиков. – Москва: Юридическая литература. 2017 – 83с.
9. Золотые свадьбы будут отмечать в «Новом Херсонесе». – URL: <https://sevastopol.press/2024/09/18/zolotyevsvadby-budut-otmechat-v-novom-hersonese/> (дата обращения: 03.03.2025).

