



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

***ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ***

Выпуск 2(20) 2023

Научно-практический журнал

Санкт-Петербург

Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

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

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

Выходит ежеквартально в бумажной и в электронной версиях.

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

Журнал индексируется в системе РИНЦ (ID: 67324).



Учредитель: ООО «Агентство морского права»

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: mla@oceanlaw.ru

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ТУ78-01944 от 25.10.2016

Контакты редакции

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: journal@oceanlaw.ru

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

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

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Отпечатано в типографии «Майер»

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

Тираж 100 экз. Подписано в печать 10.07.2023

На обложке – «Ракетный катер», Шестаков Сергей Александрович <https://submarinersclub.ru/news?id=1181>

© ООО «АМП», 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Статьи публикуются в авторской редакции.

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

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Зуева А.В., Рахлеева Н.А. Понятие и правовая природа международного коммерческого арбитража в Российской Федерации.....	2
Коченова К.И. К вопросу о детерминации «дружественное» и «недружественное» государство.....	6
Некрасова Е.В. Пути укрепления международного сотрудничества в борьбе с терроризмом.....	8
Цветкова Ю.С. Особенности реализации прав туриста при наступлении обстоятельств, угрожающих жизни (на примере инцидента с акулой в Египте).....	11

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Бразовская Я.Е. Демпфирование негативных последствий загрязнения атмосферного воздуха с морских судов.....	13
Исмаилова Н. Правовой статус Каспийского моря.....	18
Горшкова А.И. Досудебное урегулирование претензий в морском праве на примере морской перевозки.....	25
Мельник М.Г. Правовое регулирование перевозки углеводорода морем в условиях «западных» санкций.....	30
Семенова Е.Г. Перспективы применения МАНС на территории Арктики и Антарктики и правовые аспекты регулирования эксплуатации таких судов.....	37

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Федосеева М.Н. Строгая ответственность в Англии и США.....	41
--	----

РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Анашко И.В. О совершенствовании правового регулирования портовых бизнес-процессов в пределах функционирования морских пунктов пропуска.....	44
---	----

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Для цитирования: Зуева А.В., Рахлеева Н.А. Понятие и правовая природа международного коммерческого арбитража в Российской Федерации / науч.рук. Ю.С. Цветкова; ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2023. - № 2(20). - С. 2-5.

Зуева А.В., Рахлеева Н.А.
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

ПОНЯТИЕ И ПРАВОВАЯ ПРИРОДА МЕЖДУНАРОДНОГО КОММЕРЧЕСКОГО АРБИТРАЖА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ¹

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы правового регулирования деятельности международного коммерческого арбитража. В современных условиях, при изменении позиции государственного участия в бизнес-сегменте повысилось внимание к сфере возможных форматов разрешения спорных ситуаций. На данном этапе современного развития международного правового поля приоритетными способами разрешения конфликтных ситуаций, возникающих на площадках мировой коммерции, стали альтернативные форматы, среди которых международный коммерческий арбитраж занимает ведущее значение.

Ключевые слова: международный коммерческий арбитраж, признание и приведение в исполнение арбитражных решений, Нью — Йоркская Конвенция.

FEATURES OF THE EXECUTION OF INTERNATIONAL COMMERCIAL ARBITRATION DECISIONS IN THE RUSSIAN FEDERATION DURING SANCTIONS

Abstract. The article deals with the problems of legal regulation of the activities of international commercial arbitration. In modern conditions, with a change in the position of state participation in the business segment, attention has increased to the sphere of possible formats for resolving disputes. At this stage of the modern development of the international legal field, alternative formats have become the priority ways of resolving conflict situations arising on the platforms of world commerce, among which international commercial arbitration is of leading importance.

Keywords: international commercial arbitration, recognition and enforcement of arbitral awards, New York Convention.

Международный коммерческий арбитраж играет большую роль в развитии внешнеэкономических связей между коммерсантами различных стран. Успешное развитие рыночной экономики любого государства, значительную часть которой — составляет торговля, зависит от степени распространённости на его территории международных центров по разрешению внешнеэкономических споров, а также создания благоприятных условий для их функционирования.

В России ведущим международным арбитражным центром является Международный коммерческий арбитражный суд при Торгово-промышленной палате Российской Федерации.

В 2022 году МКАС при ТПП РФ исполнилось 90 лет. Всего за эти годы данным арбитражным органом было рассмотрено более 10 000 дел. Основным предметом рассмотрения споров в МКАС при ТПП РФ является Договор поставки, в связи с чем его следует признать самым распространённым инструментом взаимодействия субъектов предпринимательской деятельности на международной арене, а значит, его активное заключение между иностранными контрагентами оказывает существенное влияние на развитие внешнеторгового оборота разных стран мира.

Организационно-устройственные и функциональные принципы арбитражного разбирательства установлены в Законе РФ от 07.07.1993 № 5338- 1 и Федеральном законе от 29.12.2015 № 382-ФЗ.

Глобализация международного правового пространства придает особую актуальность функционированию рынка товаров и услуг, а также стабильному развитию экономических показателей государств-участников международных экономических отношений, а главное — цивилизованным способам разрешения коммерческих споров. Развитие международных коммерческих отношений обусловлено тесным сотрудничеством большинства стран в экономической сфере, вследствие чего происходят изменения характера договорных отношений, как в юридическом, так и экономическом аспекте. Вместе с тем, участники экономических отношений не всегда в полной мере оценивают возникающие проблемные вопросы юридического характера, возникающие в процессе внешнеэкономической деятельности, и здесь на первый план выходит международный коммерческий арбитраж с его правовым потенциалом для разрешения спорных аспектов. Обращаясь к понятийному аппарату, важно понимать этимологию и лексическое значение понятия «арбитраж».

Термин «арбитр» происходит от латинского слова *arbitr*, что переводится как «третейский судья». Данное обстоятельство дает все основания в правовой доктрине и практическом применении использовать эти слова как синонимы. Однако справедливости ради стоит отметить, что в российском правовом концепте понятия «арбитраж» и «третейский суд» могут в зависимости от ситуации рассматриваться и как синонимы, и как слова с разным значением. В частности, под арбитражем можно понимать и судебную

¹ Статья подготовлена под научным руководством Ю.С. Цветковой — старший преподаватель кафедры Международного и морского права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О Макарова, Санкт-Петербург, Россия

инстанцию, рассматривающую экономические споры (в обычном понимании – арбитражный суд), и третейский суд как таковой, а также международный коммерческий арбитраж в узкой направленности.

Если подробнее остановиться на понятийном аппарате и углубиться в практическое применение терминологии, то стоит отметить еще одно обозначение международного коммерческого арбитража как «трибунал». Также стоит отметить, что спорным является аспект использования в ракурсе международного коммерческого арбитража понятия «суд», особенно актуальным становится этот вопрос в аспекте деятельности наднациональных судебных инстанций. Со временем в ходе множества обсуждений исследователи согласовали состоятельность в использовании термина «суд» применительно к арбитражу, но с полным пониманием того, что он не является структурным элементом государственной судебной системы.

Исследователи, специализирующиеся на проблемах третейского разбирательства, рассматривают «арбитраж» как многозначное понятие, смысловое значение которого детализируется конкретным контекстом [6]. При этом в ракурсе международной доктрины права понятие «арбитраж» рассматривается сразу в нескольких значениях.

Во-первых, «арбитраж» воспринимается как альтернативный способ разрешения коммерческих споров. При этом, когда речь заходит об альтернативных способах в праве, то традиционно эта альтернатива выстраивается параллельно государственному порядку.

Во-вторых, «арбитраж» может восприниматься как структурный элемент, как негосударственный орган, имеющий институциональную природу и созданный для рассмотрения международных коммерческих споров.

В-третьих, зачастую «арбитраж» используется для наименования состава третейского суда, создаваемого для рассмотрения частноправовых споров.

В-четвертых, «арбитражем» также именуют над государственный юрисдикционный орган, призванный рассматривать экономические споры публично-правового характера между государствами.

Исследуя правовую природу международного коммерческого арбитража важно понимать назначение данной структуры, которое определяется через коммерческую его составляющую. При отсутствии конкретизированного понятия внешнеторговой сделки, в ряде нормативных актов как международного, так и национального уровня определены ее основные признаки: расположение сторон на территории разных государств, статус одной из сторон качестве иностранной организации, а также коммерческая основа. В связи с тем, что внешнеторговая деятельность образует международный торговый оборот во всем его многообразии, соответственно, внешнеторговая сделка (контракт) продолжит свое развитие в качестве основной формы внешнеторговой деятельности.

Оперируя торговой направленностью споров, которые призван рассматривать международный коммерческий арбитраж, стоит указать на разность правовой направленности коммерческого арбитража и арбитража, рассматривающего иные гражданско-правовые споры. Ко второй категории споров следует отнести споры, не имеющие коммерческого характера, например, споры, вытекающие из семейно-брачных отношений; спортивные споры, не имеющие коммерческого характера; споры о наследстве и др.

При отсутствии конкретизированного понятия внешнеторговой сделки, в ряде нормативных актов как международного, так и национального уровня определены ее основные признаки: расположение сторон на территории разных государств, статус одной из сторон качестве иностранной организации, а также коммерческая основа. В связи с тем, что внешнеторговая деятельность образует международный торговый оборот во всем его многообразии, соответственно, внешнеторговая сделка (контракт) продолжит свое развитие в качестве основной формы внешнеторговой деятельности.

Если обратить внимание на тот перечень договорных конструкций, которые предусмотрены Типовым законом ЮНСИТРАЛ, то в большей степени речь пойдет о сделках, ориентированных на товарообмен. Отсюда можно сделать вывод о том, что под коммерческими подразумеваются торговые сделки о поставке то-варов или услуг; сделки, направленные на обмен товарами или услугами; торговые представительства; лизинг; сделки, ориентированные на строительство промышленных объектов; лицензирование; инвестирование; финансирование; банковские услуги; страхование; соглашения об эксплуатации или концессии; совместные предприятия и другие формы промышленного или предпринимательского сотрудничества; перевозка товаров и пассажиров по воздуху, морем, по железным и автомобильным дорогам. Важно отметить, что указанный перечень не носит исчерпывающего характера, но отображаем максимум возможных вариантов взаимодействия между резидентами различных государств, исходя из экономических интересов.

Характеризуя коммерческие отношения, стоит помнить о том, что в основу их возникновения могут быть заложены как договорный, так и внедоговорный фактор (например, неосновательное обогащение или деликтные отношения). Однако стоит еще раз отметить, что, несмотря на указание в Типовом законе ЮНСИТРАЛ на определение понятия «коммерческий», все же детальное наполнение содержанием указанного понятия отдано на откуп национального законодателя, который может включить в разъяснительную часть особенности национальных правовых традиций и обычаев, действующего законодательства в области правового регулирования коммерческого оборота.

Основываясь на вышеизложенном, можно сделать определенный вывод о том, что международный коммерческий арбитраж, в общем и целом, ориентирован на разрешение споров

коммерческого характера. Однако при более детальном изучении правовой природы международного коммерческого арбитража невозможно обойти вниманием тот факт, что международные коммерческие споры представляют собой лишь одну, хотя и значимую, разновидность частных споров. Таким образом, напрашивается вывод о том, что к рассмотрению международного коммерческого арбитража могут быть адресованы и иные частноправовые споры, не подпадающие под понятие коммерческого спора, например, возможны споры между лицами различной национальной принадлежности о наследстве, семейные споры, трудовые споры и т.д. Все эти дела по своей правовой природе являются частными спорами, однако их нельзя отнести к международным коммерческим спорам.

Типовой закон ЮНСИТРАЛ не содержит указаний на различия между гражданским и коммерческим арбитражем, но исследователи указывают на необходимость следовать такому разграничению. Объясняется это нуждами практического характера. Однако и при регулировании арбитража национальным законодательством, которое, как правило, более детально регламентирует этот институт, законодатель иной раз отказывается от дифференцированного подхода к коммерческому и гражданскому арбитражу.

Если обратиться к характеристике международного арбитража, то нельзя обойти вниманием тот факт, что в современной международной практике наметилась тенденция к формированию специализированных арбитражей, основной целью которых является рассмотрение частноправовых, а не коммерческих споров. Например, Спортивный арбитражный суд (Court of Arbitration for Sport) со штаб-квартирой в Швейцарии [7] и отделениями в США и Австралии. Правовым полем деятельности Спортивного арбитражного суда являются не только споры коммерческого характера, но и споры, вытекающие из трудового договора спортсмена, касающиеся при этом как имущественных, так и дисциплинарных конфликтов.

Отдельного внимания требует вопрос соотношения международного коммерческого арбитража и арбитража по рассмотрению межгосударственных споров. В поисках ответа на поставленный вопрос стоит обратиться к доктрине права, где можно найти мысли о том, что «третейское разбирательство международных публично-правовых споров заимствовано международным правом из сферы частного арбитража» [10]. Возможно ли вполне согласиться с данным утверждением? Сложно дать однозначный ответ, но, так или иначе, мировой практике известны примеры создания третейских судов для разрешения публично-правовых споров, которые при их детальном анализе демонстрируют разноплановый характер, начиная от конфликтов по поводу территориальной принадлежности и завершая традиционными спорами, вытекающими из торговых взаимоотношений.

Характеризуя международный коммерческий арбитраж как механизм для разрешения спорных ситуаций, отдельный акцент необходимо поставить на факторе субъективности, проявляющемся в том, что субъекты конфликта должны принадлежать к различным государствам по тем или иным параметрам. Так, если конфликтующие стороны принадлежат одной национальности, но имеют разное гражданство или проживают в различных государствах, то есть все основания классифицировать конфликт как международный с вытекающими возможностями его разрешения.

Все чаще в поле зрения исследователей попадает вопрос соотношения и последующего регулирования взаимодействия международных коммерческих арбитражей и национальных третейских судов. Данный аспект имеет вполне объективные корни или даже обусловлен субъективной волей законодателя, сопряженной национальными правовыми традициями и обычаями. Одна правовая позиция сопряжена с тем, что два указанных механизма тождественны между собой, сторонники же иной правовой позиции указывают на разность их правового регулирования и, соответственно, возможности функционала. Однако исследователи соглашаются с наличием объективного аспекта в виде отсутствия объективизированных препятствий правового регулирования внутренним законодательством государств деятельности и международных коммерческих арбитражей, и внутренних третейских судов. Традиционно, при наличии схожих систем всегда есть риск отождествления схожих институтов. Не является исключением и вопрос соотношения правового режима национальных третейских судов и международных коммерческих арбитражей [6].

Для определения понятия международного коммерческого арбитража важно понимать правовую природу внешнеторговых сделок, которые заложены в базу рассмотрения экономических споров. Так, внешнеторговые сделки могут быть заключены между двумя и более участниками, как в устной, так и в письменной форме, с преобладанием в практике последней, что обусловлено определенными торговыми традициями, характерными для большинства стран. Отдельно стоит отметить тенденцию к переходу от простой письменной формы договора о внешнеторговой сделке к электронной форме, удостоверенной электронной подписью, что было нормативно урегулировано в рамках ЮНСИТРАЛ на международном уровне.

Особое значение уделяется также вопросам необходимости кодификации торговых обычаев в различных странах, а также правовому обеспечению внешнеторговой деятельности в государствах и международных структурах. Указанные правовые последствия имеют ключевое значение для упрощения правил торговых операций и унификации торгового права, осложненного иностранным элементом. Комиссией уделяется особое внимание возможности реализации международных торговых терминов, юридической практики и правовых обычаев, а также разработке конвенций, типовых законов и т.д.,

регулирующих правоотношения в сфере международного коммерческого оборота, платежей, международных перевозок.

К сожалению, внедрение электронных форм документооборота во внешнеторговой деятельности идет не так оперативно, как хотелось бы. В частности, в Российской Федерации до сих пор идет разработка проекта Федерального закона «Об электронной торговле». При этом следует учитывать, что перспективные нормативно-правовые акты, которые будут в дальнейшем посвящены электронной торговле, должны учитывать текущие пробелы законодательства и оперативно их устранять, не создавая новых коллизионных моментов в перспективных видах внешнеторговой деятельности.

Таким образом, при определении понятия и характеристике правового статуса международного коммерческого арбитража важно учитывать ключевой принцип – соотношение внутреннего законодательства государства с принципами и положениями признанных мировых стандартов в ракурсе деятельности международного коммерческого арбитража [8]. Мировая правовая площадка в ходе эволюции арбитража внесла свои коррективы и способствовала формированию двух его моделей.

Первая модель характеризуется тем, что она функционирует в государствах с традициями общего права, где привилегированную роль отдают государственным судам с широким ракурсом контрольных полномочий (контроль осуществляется как с точки зрения норм процессуального, так и материального права).

Особенность функционирования в указанной модели предопределяет подчинение национальному законодательству, правовой политике государства, подотчетно государственным инстанциям и, соответственно, государство несет ответственность за разрешение ситуации. Вторая модель – «частноправовая концепция арбитража», оформилась в государствах, придерживающихся континентальной системы права, и отличительной особенностью указанной модели стала меньшая зависимость арбитража от государственных судов (даже в ситуации, когда арбитраж неправильно применил нормы материального права). Государственные суды функционируют в рамках установленного и согласованного с интересами государства регламентом, придерживаются вектора правовой политики государства, подчиняются государственному аппарату.

Пристатейный библиографический список:

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 01.07.2020 № 11-ФКЗ, от 06.10.2022)
2. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 № 95-ФЗ (ред. от 02.12.2021) // КонсультантПлюс: справочно-правовая система [Официальный сайт]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 18.05.2023).
3. Закон РФ «О международном коммерческом арбитраже» от 07.07.1993 № 5338-1 // КонсультантПлюс: справочно-правовая система [Официальный сайт]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 18.05.2023).
4. Федеральный закон «Об арбитраже (третейском разбирательстве) в Российской Федерации» от 29.12.2015 № 382-ФЗ (последняя редакция) // КонсультантПлюс: справочно-правовая система [Официальный сайт]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 18.05.2023).
5. Типовой закон ЮНСИТРАЛ о публичных закупках (одобрен Генеральной Ассамблеей ООН 15.12.2014) // КонсультантПлюс: справочно-правовая система [Официальный сайт]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 18.05.2023).
6. Ануфриева Л.П. Международное частное право: в 3-х т. Том 3: Трансграничные банкротства. Международный коммерческий арбитраж. Международный гражданский процесс. - М., 2002. - 289 с.
7. Беляев С.А. Спортивный арбитражный суд в Лозанне: основные вопросы организации и деятельности // Третейский суд. - 2005. - № 1. - С. 92–106.
8. Комаров А.С. Нью-Йоркская конвенция 1958 года как фактор, способствующий развитию международной торговли и инвестиционного сотрудничества // Третейский суд. - 2004. - № 1. - С. 6–16.
9. Новиков Е.Ю. К вопросу о правовой природе третейского разбирательства / Под ред. В.В. Яркова. – СПб, 2004. - 558 с.
10. Таубе М.Х. История зарождения современного международного права: в 2-х т. Том 2. - Харьков, 1899. - 363 с.

Для цитирования: Коченова К.И. К вопросу о детерминации «дружественное» и «недружественное» государство / науч.рук. А.С. Скаридов, д.ю.н, профессор; ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2023. - № 2(20). - С. 6-8.

Коченова К.И.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

К ВОПРОСУ О ДЕТЕРМИНАЦИИ «ДРУЖЕСТВЕННОЕ» И «НЕДРУЖЕСТВЕННОЕ»¹ ГОСУДАРСТВО

Аннотация. На сегодняшний день продолжает существовать биполярный мир между двумя странами Российской Федерацией и Соединенными Штатами Америки. В связи с этим другие государства могут занимать различные позиции в зависимости от ситуации и своих интересов. В данной статье автор рассматривает проблему отсутствия или недостаточности раскрытия таких терминов, как «недружественные действия», «недружественные государства», «дружественные государства», и их основных критериев.

Ключевые слова: недружественные государства, дружественные государства, недружественные действия, Российская Федерация, иностранные государства, основные критерии.

CONCERNING THE DETERMINATION OF «FRIENDLY» AND «UNFRIENDLY» STATE

Abstract. To today, a bipolar world continues to exist between the two countries of the Russian Federation and the United States of America. In this regard, other states may take different positions depending on the situation and their interests. In this article the author considers the problem of the absence or insufficiency of disclosure of such terms as «unfriendly actions», «unfriendly states», «friendly states», and their main criteria.

Keywords: unfriendly states, friendly states, unfriendly actions, Russian Federation, foreign states, main criteria.

Впервые термин «недружественное государство» появилось в конце XVIII века, когда Соединенные Штаты Америки (далее – США) отказались возвращать займы, предоставленные Парижем [5]. В этом случае было определено, что под «недружественным государством» подразумевается страна, с которой не урегулирован торговый или юридический спор США.

В 2018 году Государственная Дума Российской Федерации (далее - РФ) приняла Федеральный закон «О мерах воздействия (противодействия) на недружественные действия Соединенных Штатов Америки и иных иностранных государств», который обеспечивает защиту и безопасность интересов Российской Федерации, в том числе и в период политических и экономических санкций в отношении РФ. В качестве таких мер воздействия (противодействия) можно рассмотреть прекращение или приостановление международного сотрудничества, запрет, ограничение на ввоз и вывоз продукции, сырья, на выполнение работ и оказание услуг, а также иные меры.

Исходя из данного документа, «недружественное государство» - это иностранное государство, совершающее недружественные действия в отношении Российской Федерации, граждан Российской Федерации или российских юридических лиц, а также в отношении организаций, находящихся под юрисдикцией недружественных иностранных государств [1]. Понятие «дружественное государство» не встречается.

Другим характерным документом является Указ Президента РФ «О применении ответных специальных экономических мер в связи с недружественными действиями некоторых иностранных государств и международных организаций». В самом тексте документа не определено, что подразумевается под «недружественными действиями», но отмечено, эти действия противоречат международному праву.

В Указе Президента РФ «Об утверждении концепции внешней политики Российской Федерации» встречаются такие определения, как «недружественные государства», «недружественные действия». В этом тексте «недружественные действия» раскрываются как применение ограничительных мер (санкций) политического или экономического характера, необоснованное юридическое преследование, совершение преступлений, дискриминация, разжигание ненависти [2].

Правительством Российской Федерации утвержден список иностранных государств и территорий, которые совершают недружественные действия в отношении Российской Федерации [3]. В этот перечень входят: Австралия, Албания, Андорра, Багамские острова, Великобритания, Государства – члены Европейского Союза, Исландия, Канада, Лихтенштейн, Микронезия, Монако, Новая Зеландия, Норвегия, Республика Корея, Сан-Марино, Северная Македония, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Тайвань (Китай), Украина, Черногория, Швейцария, Япония.

В настоящее время можно перечислить несколько стран, которые считаются особо недружественными по отношению к Российской Федерации:

1. Соединенные Штаты Америки – отношения между этими странами очень напряженные из-за различных факторов, включая Специальную военную операцию (СВО) на Украине, конфликт в Сирии, и обвинения о вмешательстве в американские выборы;

¹ Статья подготовлена под научным руководством д.ю.н., профессора А.С. Скаридова – зав.кафедрой Международного и морского права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О Макарова, Санкт-Петербург, Россия.

2. Великобритания – отношения между Российской Федерацией и Великобританией начали ухудшаться из-за различных ситуаций, в том числе и из-за отравления Сергея Скрипаля;

3. Страны Европейского Союза – отношения находятся на низком уровне из-за санкций, наложенных на Российскую Федерацию, в ответ на присоединение Крыма и конфликт на Украине;

4. Страны НАТО – напряженность в отношении между этими странами возрастает, учитывая укрепление военного присутствия НАТО на границах с Россией, обвинения Российской Федерации в попытках вмешательства в выборы конкретных стран НАТО.

Однако стоит отметить, что многие из этих стран также продолжают сотрудничать с Россией в некоторых областях, а взаимоотношения между ними могут меняться в зависимости от ситуации и интересов.

Анализируя вышеперечисленные нормативно-правовые акты, можно отметить, об отсутствии или недостаточности раскрытия таких терминов, как «недружественные действия», «недружественные государства», «дружественные государства», и их основных критериев.

Под «дружественной страной» в широком смысле можно рассмотреть страну, взаимоотношения с которой основываются на принципе добрососедства. Оба государства не применяют силу или угрозу силой, создают единое экономическое пространство для развития социально-экономического потенциала на международной арене, сотрудничают и согласовывают внешнюю политику и политику в области обороны, разрешают конфликтные ситуации исключительно мирными средствами и в рамках международного правового поля. Например, договор между Российской Федерацией и Республикой Беларусь о создании Союзного Государства [4] отражает такого рода взаимоотношения между странами.

Концепция принципа «добрососедства» или «доброй политики» впервые была озвучена в инаугурационной речи Ф. Рузвельта в отношении стран Латинской Америки. Она была направлена на невмешательство американцев во внутренние дела, построение торговых отношений, равенство наций, предоставление взаимовыгодной помощи. Основными критериями принципа «добрососедства» выступали сосед, который полностью уважает себя, уважает и права других, и сосед уважает обязательства и святость сделок, соглашений [6].

Государство, создающее угрозы в меньшей степени по отношению к другому государству, не препятствующее национальным интересам, договаривающееся о взаимовыгодном сотрудничестве, можно трактовать как «дружественное государство».

Под «недружественным государством» следует понимать государство, нарушающее территориальную целостность другого государства, уклоняющееся от установленных международных норм и принципов, создающее угрозу и препятствие для экономического развития, действующее против международной безопасности и мира

В связи с этим можно предложить следующие решения данного вопроса:

1. Дополнить вышеперечисленные нормативно-правовые акты определениями «недружественные государства» и «дружественные государства», разработать соответствующие критерии. Основными критериями «недружественного государства» могут выступать:

- 1.1. Регулярное введение санкций и выдворение российских дипломатов;
- 1.2. Уничтожение российского мемориального наследия;
- 1.3. Выступления на международной арене с враждебными заявлениями по отношению к Российской Федерации;
- 1.4. Непризнание суверенитета и независимости Российской Федерации;
- 1.5. Нарушение территориальной целостности;
- 1.6. Вмешательство во внутренние дела Российской Федерации;
- 1.7. Экономическое давление, использование санкций и других методов для достижения определенных целей.
- 1.8. Кибератаки, кибершпионаж и иные формы хакерской деятельности, направленные на получение конфиденциальной информации;
- 1.9. Поддержка терроризма и террористических группировок;
- 1.10. Агрессивное поведение на международной арене, включая угрозы использования силы, нарушение международных соглашений и законов.

2. Создать отдельный документ (Указ, Распоряжение, Постановление) с теми же терминами и критериями. Под критериями «дружественных государств» можно определить:

- 2.1. Отсутствие угроз и препятствий со стороны другого государства к Российской Федерации;
- 2.2. Построение взаимовыгодных и благоприятных отношений между странами на основе равенства, уважения, терпимости, солидарности;
- 2.3. Совместное развитие экономического потенциала на международной арене;
- 2.4. Поддержка дипломатических отношений с Российской Федерацией, включая обмен посольствами, консульскими отношениями;
- 2.5. Соблюдение международных соглашений и законов, обеспечение международной безопасности и мира;
- 2.6. Взаимовыгодное сотрудничество и обмен знаниями в сферах науки, культуры, технологий, искусства;

- 2.7. Уважение и бережное отношение к культурным ценностям Российской Федерации;
- 2.8. Разрешение конфликтных ситуаций исключительно мирными средствами и в рамках международного правового поля;
- 2.9. Сотрудничество в борьбе против терроризма, террористических организаций, экстремизма и других угроз безопасности;
- 2.10. Признание суверенитета и независимости Российской Федерации.

Пристатейный библиографический список:

1. Федеральный закон «О мерах воздействия (противодействия) на недружественные действия Соединенных Штатов Америки и иных иностранных государств» от 04.06.2018 № 127-ФЗ (ред. от 28.06.2022) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>. - 04.06.2018.
2. Указ Президента РФ «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации» от 31.03.2023 № 229 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>. - 31.03.2023.
3. Распоряжение Правительства РФ «Об утверждении перечня иностранных государств и территорий, совершающих недружественные действия в отношении Российской Федерации, российских юридических и физических лиц» от 05.03.2022 № 430-р (ред. от 29.10.2022) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>. - 07.03.2022.
4. Договор между РФ и Республикой Беларусь от 08.12.1999 «О создании Союзного государства» // Российская газета. - 29.01.2000. - № 21.
5. РЕН ТВ (Российский федеральный канал). - [Электронный ресурс] URL: <https://ren.tv/longread/958152-nedruzhestvennye-strany-protiv-kogo-rossiya-vvodit-kontrantsktsii>
6. Franklin Roosevelt's Good Neighbor Policy, 1936 // The Gilder Lehrman Institute of American History, 2014. - [Электронный ресурс] URL: https://www.gilderlehrman.org/sites/default/files/inlinepdfs/04599_FPS.pdf

Для цитирования: Некрасова Е.В. Пути укрепления международного сотрудничества в борьбе с терроризмом / науч.рук. Ю.С. Цветкова; ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2023. - № 2(20). - С. 8-10.

Некрасова Е.В.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

ПУТИ УКРЕПЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В БОРЬБЕ С ТЕРРОРИЗМОМ¹

Аннотация. В настоящей статье актуализированы современные проблемы теории и практики борьбы с международным терроризмом, обозначены пути их преодоления в контексте международного сотрудничества стран по борьбе с терроризмом.

Ключевые слова: терроризм, противодействие терроризму, сотрудничество, международное право, проблемы международного права.

WAYS TO STRENGTHEN INTERNATIONAL COOPERATION AGAINST TERRORISM

Abstract. This article actualizes the current problems of the theory and practice of combating international terrorism, identifies ways to overcome them in the context of international cooperation between countries in the fight against terrorism.

Keywords: terrorism, counter-terrorism, cooperation, international law, problems of international law.

Эффективное международное сотрудничество, т.е. активные и скоординированные действия государств по борьбе с терроризмом, как на местном уровне, т.е. в пределах одного государства, так и на глобальном уровне, помогает бороться и предотвращать террористические угрозы во всем мире. Теперь перейдем к статистическим показателям: в Глобальном индексе терроризма (комплексный показатель, состоящий из количества террористических атак, числа погибших и раненых и размера материального ущерба) первые места занимают следующие страны (из 138 представленных стран): Афганистан (9,60), Ирак (9,24), Нигерия (8,60), Сирия (8,01), Пакистан (7,89). Россия занимает 37-е место из 138 стран (индекс 4,90). Неудивительно, что эти страны находятся в верхней части списка - многие из них были первоисточниками терроризма и радикальных идеологий[6].

Проблема терроризма коренится в изначальной экстремистской идеологии, которая требует немедленного государственного реагирования на деятельность различных форм объединений и общественных организаций с объективно радикальными экстремистскими взглядами. Действительно, страны имеют различные и зачастую несовпадающие взгляды на идеологические и религиозные установки (отношение к религиозным идеям и течениям на той или иной территории). Правоохранительные структуры различных национальных государств не объективно оценивают взгляды населения, в том числе религиозных объединений, с точки зрения легитимности их целей и намерений. Религиозные учения многих религиозных объединений рассматриваются некоторыми странами как обычная религия, а не как радикальная идеология[3]. Для того чтобы отличить религию от идеологии религиозного фанатизма и

¹ Статья подготовлена под научным руководством Ю.С. Цветковой – старший преподаватель кафедры Международного и морского права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург, Россия.

терроризма, как внутри стран, так и в Совете Безопасности ООН, необходимо, чтобы профессиональные лингвисты, например, востоковеды, провели специальные исследования (на выборочной основе) целей и принципов различных общественных объединений на предмет соответствия критериям легитимности/легитимности; если результат заключения будет отрицательным, каждая страна, в которой действует данное общественное объединение, должна вынести свое заключение.

Существующие препятствия на пути нормализации контртеррористического сотрудничества оказывают негативное влияние на его развитие. Основными из них являются: прерывание политического диалога между государствами (например, из-за отказа признать деятельность некоторых радикальных религиозных организаций террористической, применение "двойных стандартов" в борьбе с терроризмом и проведение контртеррористических операций вопреки общепризнанным договоренностям, разные позиции по оценке реальной террористической угрозы), трудности в налаживании диалога по обеспечению информационной безопасности от распространения экстремистских материалов.

Что касается современных тенденций в терроризме, то следует отметить, что распространение криминального явления терроризма привело к росту террористических преступлений, созданию и деятельности государственных и религиозных организаций (например, националистические действия, сплоченные в определенные группы), росту экстремистских настроений (особенно в молодежных субкультурах - социально-правовые нормы и крайние взгляды, отвергающие правила поведения в обществе), росту экстремистских взглядов (особенно в национальных сектах) придерживающихся крайних взглядов, рост экстремистских взглядов (особенно в национальных сектах), следует отметить, что по мере роста протестных настроений на фоне изначально негативных экономических процессов возрастает опасность методов, используемых для совершения террористических актов (эти методы становятся все более изощренными: информационное воздействие, атаки на потенциально важные промышленные, транспортные и другие инфраструктуры, использование химических, биологических и радиоактивных агентов и материалов, повышение мощности взрывных устройств, теракты в местах массового скопления людей, совместные теракты, использование оружия массового поражения).

К сожалению, игнорирование этих и других препятствий в международных политических отношениях в борьбе с терроризмом может свидетельствовать о желании некоторых государств проводить собственные "политические эксперименты", отказываться от принятой практики, основанной на международных нормах, установленных Уставом ООН и соответствующими резолюциями Совета Безопасности ООН, что неизбежно приводит к недостатку международных усилий в борьбе с терроризмом.

Поэтому крайне необходимо укреплять сотрудничество и сплоченность государств в этой области, чтобы противостоять растущей глобальной угрозе терроризма[4]. Снижение угрозы, связанной с развитием современных террористических тенденций, возможно только при условии обеспечения национальной безопасности каждой страны, защиты личности и общества от внутренних и внешних угроз, гарантии территориальной целостности и устойчивого развития каждой страны.

По мнению автора, типичные политические и правовые проблемы международного сотрудничества в борьбе с терроризмом включают. Отсутствие организационного и правового ответа на меняющиеся тенденции в терроризме; проблемы, связанные с надлежащей передачей информации по международным каналам связи; неспособность в некоторых случаях договориться об эффективных методах и средствах разведки и применения силы в борьбе с терроризмом; неспособность национальных служб безопасности пресекать терроризм, передавать информацию, отсутствие усовершенствованных методов и способов подготовки к применению силы; отсутствие четкой и единой институциональной позиции.

Каждая страна должна сосредоточить свое внимание не на занятии лидирующей позиции в борьбе с терроризмом, а на объединении усилий и ресурсов для этой борьбы[5]. Всем известно, например, что Соединенные Штаты неоднократно пытались нарушить сотрудничество России и Ирана в борьбе с ИГИЛ посредством информационной пропаганды для реализации собственных политических интересов в регионе. Такие действия неприемлемы и должны рассматриваться как усугубление ситуации в борьбе с терроризмом.

Актуальным остается вопрос об экстрадиции подозреваемых в причастности к террористическим актам. Некоторые страны отказываются выдавать по запросу подозреваемых, в отношении которых собрано достаточно материалов для предъявления им обвинений в совершении террористических преступлений.

Безнаказанность лиц, причастных к террористическому акту, скорее является следствием того, что государство предоставляет этим людям убежище и не желает их выдавать по политическим причинам. Другим возможным фактором является то, что спецслужбы стран, на территории которых находятся подозреваемые, не реагируют адекватно на их присутствие, чтобы проверить их причастность к акту.

Из этого следует, что в действиях государств в рамках международного контртеррористического сотрудничества не должно быть «двойных стандартов»: национальные действия должны соответствовать действиям международного сообщества[4]. Ни одна страна не должна действовать по собственным политическим причинам - национальные власти и сотрудники спецслужб должны сдерживать и предотвращать террористические угрозы, где бы они ни возникали. Следующим шагом в решении

вышеперечисленных задач может стать разработка единого стандарта по предотвращению террористических угроз, то есть конкретных мер по выявлению даже начальных причин и условий - экстремистских взглядов. На основе такого глобального стандарта все национальные институты должны стремиться следовать общим принципам и оценкам в отношении терроризма - источников его проявления, форм и методов борьбы с ним в конкретных аспектах сотрудничества с другими странами.

Второй аспект исследовательского вопроса касается взаимодействия между государствами для обеспечения их партнерства в борьбе с террористической угрозой в киберпространстве. По этому вопросу также ведется много дискуссий, например, об одном из последствий чрезмерных ограничений радикального экстремистского контента - ограничении свободы слова и мнений[6]. Однако, чтобы избежать запрета большого количества информационных ресурсов, необходимо перейти от блокировки и прямого запрета к предварительному отбору публикуемых материалов, как утверждают авторы, введя автоматизированную фильтрацию, по ключевым словам, используя все возможности искусственного интеллекта для чтения и анализа изображений и видео - необходимое условие цифрового противодействия ультраправым взглядам и эффективной модерации любого информационного ресурса. Следующий шаг в борьбе с терроризмом в киберпространстве - запрет на использование гражданами анонимных сетей. Страны, которые следуют общему стандарту, опыту других стран, должны совместно определить релевантность контента, его объективную оценку, запретить использование сетей повсеместно под угрозой наказания, разработать новые методы именования пользователей.

В заключение автор предлагает искать оптимальное сочетание двух подходов для решения поднятых и выявленных проблем: «де-юре» и «де-факто».

1) «Де-юре» - изменение организационно-правовых основ борьбы с терроризмом путем установления общепризнанной международной их норм в отношении террористической угрозы к единообразным нормам в отношении основных превентивных мер). Создание и внедрение единых международных стандартов превентивных мер против угрозы терроризма можно координировать в рамках ООН и органов Совета Безопасности ООН правовой стратегии/стандарта (переход от карательных и репрессивных).

2) продолжить разработку эффективных инструментов выявления попыток подготовки «де-факто» террористических актов; создать подразделения, ответственные за координацию изучения религиозных и этнических составляющих форм действий террористических организаций и привлечь компетентных экспертов в этих вопросах; разработать правовые контрмеры путем укрепления полиции и других служб; стабилизировать инструменты политического диалога и политического процесса в странах Центральной Азии.

В основу реализации двух путей противодействия террористической угрозе должны быть положены: доверительные отношения стран, их взаимный интерес, исключая иные препятствия (политические, идеологические и др.), которые могут стать камнем преткновения для их нормализованного сотрудничества.

Подводя итог отметим, что налаживание эффективного международного сотрудничества в области борьбы с терроризмом возможно при изменении общего подхода к решению данной глобальной проблемы. Избегание «двойных стандартов» относительно идеологии терроризма, системы международной информационной безопасности и др. аспектов такой проблемы поможет надлежащим образом активизировать и улучшить работу государств по пресечению и предупреждению террористических угроз.

Пристатейный библиографический список:

1. Федеральный закон «О противодействии терроризму» от 06.03.2006 № 35-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс] // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_58840 (дата обращения: 06.03.2023).
2. Федеральный закон «О федеральной службе безопасности» от 03.04.1995 № 40-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс] // <http://www.consultant.ru>: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».
3. 1997, URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_6300 (дата обращения: 06.03.2023).
4. Большаков А.И. Международно-правовые проблемы борьбы с терроризмом // Studnet - 2020. - № 5. - С. 450-454.
5. Михайленко А.Н. Россия в противодействии международному терроризму: постановка проблемы // Социально-гуманитарные знания - 2016. - С. 294-303.
6. Скороходов И.О. К вопросу о совершенствовании деятельности по борьбе с международным терроризмом // Молодой ученый. - 2018. - № 50 (236). - С. 275-278.
7. Рейтинг стран по уровню терроризма [Электронный ресурс] // Гуманитарный портал, URL: <https://gtmarket.ru/ratings/global-terrorism-index> (дата обращения: 06.03.2023).

Для цитирования: Цветкова Ю.С. Особенности реализации прав туриста при наступлении обстоятельств, угрожающих жизни (на примере инцидента с акулой в Египте) / ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2023. - № 2(20). - С. 11-12.

Цветкова Ю.С.
*старший преподаватель
кафедры Международного и морского права
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова*

ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВ ТУРИСТА ПРИ НАСТУПЛЕНИИ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ, УГРОЖАЮЩИХ ЖИЗНИ (НА ПРИМЕРЕ ИНЦИДЕНТА С АКУЛОЙ В ЕГИПТЕ)

Аннотация. В статье рассматривается вопрос реализации прав туристов при отказе от туристического продукта, а также невозвратных билетов при условии наступления обстоятельств, прямо не предусмотренных законом, но угрожающих жизни и здоровью туристов.

Ключевые слова: морской туризм, нападение акул, права туристов.

FEATURES OF THE REALIZATION OF THE RIGHTS OF A TOURIST IN THE EVENT OF LIFE- THREATENING CIRCUMSTANCES (FOR EXAMPLE, THE SHARK INCIDENT IN EGYPT)

Abstract. The article deals with the issue of the realization of the rights of tourists in case of refusal of a tourist product, as well as non-refundable tickets, subject to the occurrence of circumstances not directly provided for by law, but threatening the life and health of tourists.

Keywords: marine tourism, shark attack, tourist rights.

С точки зрения гражданского законодательства, турист является потребителем услуг, так как приобретает услуги для личного или семейного пользования. Таким образом, права туриста регламентируются несколькими нормативными актами:

- Гражданский кодекс РФ;
- ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»;
- Закон «О защите прав потребителей».

Так, договор о реализации туристского продукта предполагает право туриста как заказчика услуг, в любое время отказаться от исполнения договора, при условии возмещения исполнителю всех понесенных расходов.

Законодательство также предусматривает возможность заключения пассажиром договора воздушной перевозки, предусматривающего условие о невозврате провозной платы при расторжении договора пассажиром, т.е. приобретение лицом так называемых «невозвратных» билетов.

Воздушный кодекс РФ (Ст.108) предусматривает ряд обстоятельств, при наступлении которых пассажиру, который приобрел «невозвратный» билет, возвращается провозная плата:

- болезнь пассажира или члена его семьи, либо близкого родственника;
- смерть члена семьи или близкого родственника;
- задержка отправления воздушного судна.

Важным аспектом представляется тот факт, что понятие «турист» гораздо шире понятия «пассажир».

Так, в случае возникновения обстоятельств, свидетельствующих о возникновении в стране временного пребывания туристов угрозы безопасности их жизни и здоровья, а равно опасности причинения вреда их имуществу, турист вправе потребовать в судебном порядке расторжения договора о реализации туристского продукта или его изменения. Подобные обстоятельства подтверждаются решениями (рекомендациями) органов власти Российской Федерации (ст. 14 ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации»). Так, примером такого решения является рекомендация Федерального агентства по туризму «О наличии угрозы безопасности туристов в Итальянской Республике, Республике Корея и Исламской Республике Иран» (от 27.02.2020 г.).

В данном документе было отмечено, что при расторжении такого договора до начала путешествия туристу и (или) иному заказчику возвращается денежная сумма, равная общей цене туристского продукта, а после начала путешествия - ее часть в размере, пропорциональном стоимости не оказанных туристу услуг, а граждане (самостоятельные туристы), приобретавшие отдельные туристские услуги (перевозка, размещение, экскурсии и т.д.) в Итальянскую Республику, Республику Корея и Исламскую Республику Иран вправе обращаться по месту приобретения таких услуг для возврата денежных средств в соответствии с Гражданским законодательством Российской Федерации и законодательством Российской Федерации о защите прав потребителей.

С чем именно могут быть связаны опасности для туристов – единого перечня в законе не содержится, каждая ситуация остается на усмотрение уполномоченных органов власти.

В июне 2023 года в Египте, на одном из пляжей Хургады, считавшимся безопасным, произошло нападение акулы со смертельным исходом на российского туриста. По данным Международных сил содействия безопасности (ISAF- International Shark Attack File), в 2022 году было подтверждено всего 57 неспровоцированных случаев нападений хищников-людоедов по всему миру, что ниже среднего

показателя за последние пять лет (2017-2021 гг.), когда годовой средний уровень составлял 70 инцидентов [4].

В 2022 году, с разницей в один день, в результате нападения акулы в Египте погибли две женщины – гражданка Австрии и гражданка Румынии.

Несмотря на наличие некой уже оформившейся статистики, а также учитывая, что пляжи, на которых произошли нападения акул, считаются безопасными, никаких официальных решений со стороны российских властей выпущено не было. Исключение составляет обращение Генерального консульства России в Хургаде к туристам, в котором дипмиссия просит граждан проявлять бдительность и выполнять запрет египетских властей на купание, дайвинг и рыбалку в открытом море и у побережья. Вместе с тем, данное обращение не является нормативным актом, на основе которого пассажиры могут произвести возврат денежных средств, уплаченных за «невозвратные» билеты.

Данная ситуация приводит к тому, что туристы не отказываются от запланированных поездок, ввиду невозможности вернуть денежные средства вследствие отсутствия надлежащей нормативной базы.

Пляж, на котором было совершено нападение акулы на россиянина в июне 2023 года, считается безопасным, и, соответственно, при отсутствии ограничений со стороны местных властей, туристы вправе предполагать безопасность отдыха в данном месте.

Представляется возможным Ростуризму разработать и принять некий нормативный акт, который бы позволял туристам производить возврат билетов, в том числе, «невозвратных», в случаях, когда в стране (месте) пребывания наблюдается повышение активности акул или появляется иная подобная опасность.

Таким образом, действующее законодательство лишь предусматривает возможность возврата билетов и отказа туристов от договора о реализации туристского продукта в случае возникновения опасности в стране (месте) пребывания, но на практике это положение реализуется только при возникновении опасности для большого количества людей.

Пристатейный библиографический список:

1. Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» от 24.11.1996 № 132-ФЗ (последняя редакция).
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 13.06.2023).
3. Информация Федерального агентства по туризму от 27 февраля 2020 г. «О наличии угрозы безопасности туристов в Итальянской Республике, Республике Корея и Исламской Республике Иран».
4. Установлено, что Египет вышел в лидеры по нападению акул на туристов со смертельным исходом. – [Электронный ресурс]. URL: <https://www.tourprom.ru/news/60481/> (дата обращения 20.06.2023).



РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Для цитирования: Бразовская Я.Е. Демпфирование негативных последствий загрязнения атмосферного воздуха с морских судов / ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2023. - № 2(20). – С.13-17.

Бразовская Я.Е.

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

**ДЕМПФИРОВАНИЕ НЕГАТИВНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
АТМОСФЕРНОГО ВОЗДУХА С МОРСКИХ СУДОВ**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению охраны окружающей среды и, в частности, правовых норм, регулирующих охрану атмосферного воздуха от загрязнений с морских судов. Рассмотрены вопросы, касающиеся непосредственно раскрытию понятия атмосферный воздух, правового статуса атмосферный воздух. Проанализированы правовые нормы, регулирующие выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух с морских судов как передвижных источников, определен их характер как отсылочные норм. В заключении автором сделаны выводы и предложения, цель которых адаптация устаревших правовых нормы и подходов к современным реалиям охраны атмосферного воздуха.

Ключевые слова: морское право, морской транспорт; перевозки, атмосферный воздух, загрязнения, безопасность.

**DAMPING OF NEGATIVE EFFECTS OF ATMOSPHERIC AIR POLLUTION FROM SEA
VESSELS**

Abstract. The article is devoted to the consideration of environmental protection and, in particular, legal norms regulating the protection of atmospheric air from pollution from sea vessels. The issues related directly to the disclosure of the concept of atmospheric air, the legal status of atmospheric air are considered. Legal norms regulating emissions of pollutants into the atmospheric air from sea vessels as mobile sources are analyzed, their nature as reference norms is determined. In conclusion, the author makes conclusions and suggestions, the purpose of which is to adapt outdated legal norms and approaches to the modern realities of atmospheric air protection.

Keywords: maritime law, sea transport; transportation, atmospheric air, pollution, safety.

Атмосфера (греч. atmos – пар, - сфера) – это воздушная масса (смесь газов), сосредоточенная в тропосфере и стратосфере, окружающая Землю. Данная смесь газов является уникальным природным ресурсом нашей планеты, без которого жизнь на ней невозможна. Основными компонентами атмосферы являются азот (78,08%), кислород (20,95%), аргон (0,93%), а также диоксида углерода (0,01%). При этом в тропосфере находится около 80% всего сосредоточения газов, остальные 20% приходятся на стратосферу.

Охрана атмосферного воздуха включает дифференциацию по территориальному признаку, так некоторые доктрины представляют её в различных масштабах: глобальном, региональном и национальном¹. Предмет правового регулирования охраны атмосферного воздуха, включает следующий перечень составных элементов:

- сокращение выбросов серы и ее соединений;
- стратегию борьбы с выбросами парниковых газов;
- сокращение выбросов летучих органических соединений;
- борьбу с выбросами стойких органических загрязнителей;
- сокращение выбросов тяжелых металлов;
- охрану от радиоактивного загрязнения;
- стратегию борьбы с выбросами газов, разрушающих озоновый слой, и т.д.

В виду отнесения атмосферного воздуха к сложной категории в отношении его правового статуса существует несколько теорий, например:

- - атмосферный воздух является объектом права собственности (Б.М. Клименко, Ю.Н. Малеев, при этом противоположной точке зрения придерживаются М.М. Бринчук и В.А. Чичварин);
- - атмосферный воздух является объектом общего пользования, основываясь на Институты Юстиниана (Р.В. Деканозов);
- - атмосферный воздух является разделяемый природный ресурс (Х. Барберис); или универсальный (В.А. Чичварин и П. Фошиль) или же особый вид природного ресурса, не подчиненного суверенитету и собственности государства (И.И. Лукашук).

Видимо Лукашук И.И. основываясь на Программах ООН по окружающей среде (ЮНЕП) и Всемирной Метеорологической Организации (ВМО), определяющих атмосферный воздух, как природный ресурс Земли, считает атмосферный воздух общим достоянием человечества.

Правоведы советской международно-правовой доктрины Г. Кано и М. Магаринос де Мело считали, что атмосферный воздух – это международным природный ресурс, а А.Ш. Кисс и О. Шахтер считали его общим наследием человечества. В. Нанда предложил теорию «публичной опеки», согласно

¹ Дубовик О.Л. Экологическое право: Учебник. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2006.

которой государства осуществляют совместные наблюдения и принимают необходимые решения по согласованию друг с другом¹.

При рассмотрении атмосферного воздуха стоит обратить внимание и на доктрину конкретной отрасли права, например, международное воздушное право рассматривает атмосферный воздух как воздушный столб над линией границы и воздух, который находится в пределах определенной территории, правовой статус которого определяется как национальными, так и международными соглашениями. Доктрина международного экологического права рассматривает воздух как неразделяемый ресурс. Любой крупный источник загрязнения не только способствует распространению вредных веществ на местный или локальный уровень, но и выходит за границы государства, т.е. носит трансграничный характер и поэтому требует консолидации усилий мирового сообщества для борьбы с его загрязнением².

При этом с точки зрения доктрины космического права, которое предприняло попытку разграничения атмосферы и космического пространства, началом Космоса (а, следовательно, «окончанием» атмосферы) следует считать линию Кармана, которая представляет собой условную линию на высоте 100 км над уровнем моря и одновременно является верхней воздушной границей государств. При этом, с точки зрения науки о земной атмосфере, внешняя часть атмосферы простирается гораздо выше линии Кармана, до 10 тыс. км и более.

Определившись с дефиницией атмосферного воздуха, следует перейти к одной из самых актуальных для обитателей Земли проблеме, а именно проблеме загрязнения атмосферного воздуха, как жизненно необходимого ресурса.

Существенное значение на загрязнение воздушного бассейна оказывает антропогенная деятельность и это в том числе транспорт. При всей важности морского комплекса, как неотъемлемого элемента экономики, необходимо учитывать и его негативное воздействие на природные экологические системы. Основным источником загрязнения атмосферы являются отработанные газы дизельного топлива, а содержание загрязняющих веществ зависит от количества серы, азота, углерода в дизельном топливе, от способа его сжигания, а также способа наддува и нагрузки двигателя³.

В морском праве понятие атмосферного воздуха прямо не упоминается, однако существует обязанность недопущения загрязнения не только морской среды, но и воздушной⁴. Более того, природные процессы определяют прямую зависимость загрязнения моря и воздуха.

В 2021 году российские предприятия и транспорт выбросили в атмосферу 22,3 млн тонн загрязняющих веществ — это на 0,3 %, или 71,9 тыс. тонн, больше, чем в 2020 году, подсчитала аналитическая служба аудиторско-консалтинговой сети FinExpertiza. Вредные выбросы со стороны предприятий увеличились, в то время как транспортные выхлопы, наоборот, сократились. Около 77 % всех выбросов исходит от предприятий, а 23 % - от транспорта, которые за последнее время сократились на 3,5 %⁵.

Согласно данным Росстата, количество выбросов в атмосферу загрязняющих веществ на территории Российской Федерации год от года остается примерно одинаковым, ниже приведем некоторые официальные статистические данные по объему выбросов загрязняющих веществ и их динамику (табл. 1 и рис.1)⁶:

Таблица 1.

Выбросы загрязняющих атмосферу веществ, 2018-2020 гг.

	2018	2019	2020
Выбросы загрязняющих атмосферу веществ – всего, млн. т., в том числе:	32,3	22,7	22,2
от стационарных источников	17,1	17,3	17,0
от подвижных источников	15,3	5,4	5,3

При этом, снижение указанных показателей в 2020 году обусловлено обстановкой, сложившейся во всем мире из-за пандемии коронавирусной инфекции (COVID-19).

¹ Габитов, Р.Х. Правовая охрана атмосферы Земли. / Р.Х. Габитов, Л. Н. Чолтян. – Уфа: Башкирский государственный университет, 2000. С. 15.

² Валеев, Р.М. Международное Экологическое право / Р.М. Валеев, Г.И. Курдюков. – Москва: Статут, 2017. С. 192.

³ Вострикова М. А. О загрязнении воздушного бассейна токсичными компонентами отработавших газов морских судов / М. А. Вострикова, Я. М. Кашин, В. В. Шкода // Булатовские чтения: сб. ст. материалов I Международной науч.-практ. конф.: в 5 т.; под общ. ред. О. В. Савенков. — Краснодар: ООО «Издательский Дом – Юг», 2017. С. 102.

⁴ Статьи 212 и 222 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 года.) // Собрание законодательства Российской Федерации от 1 декабря 1997 г., - № 48, - ст. 5493.

⁵ В России выбросили в атмосферу более 22 млн тонн загрязняющих веществ в 2021 году. -<https://tass.ru/obschestvo/14642301>

⁶ Основные показатели охраны окружающей среды. Статистический бюллетень: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/oxr_bul_2021.pdf

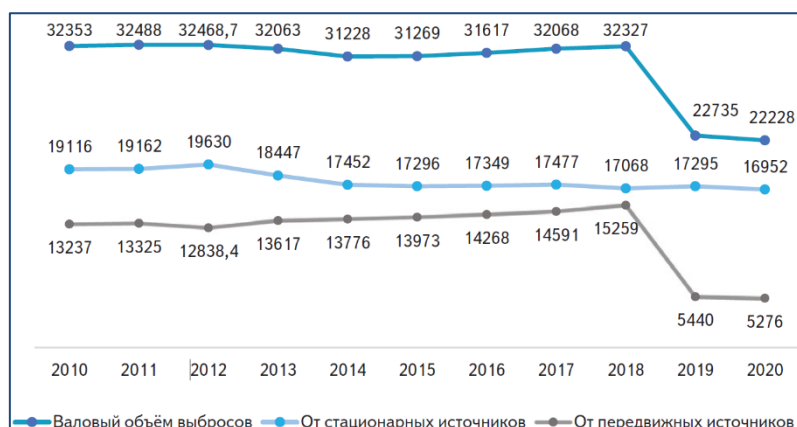


Рисунок 1. Динамика объемов выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных и передвижных источников (тыс. тонн), 2010-2020 гг. (данные Росстата (2010-2017 гг.) и Росприроднадзора (2018-2020 гг.))¹.

Уточним, что выбросы в атмосферу загрязняющих веществ – это поступление в атмосферный воздух загрязняющих веществ (оказывающих неблагоприятное воздействие на здоровье населения и окружающую среду) от стационарных и передвижных источников выбросов². Отметим, что под передвижными источниками понимается в первую очередь транспорт – автомобильный, железнодорожный и конечно же морской (водный).

Согласно официальным данным Министерства транспорта Российской Федерации в условиях сложной экономической ситуации в стране и за рубежом объем перевозок грузов за 2021 год возрос на 120,67 млн тонн и составил 7026,66 млн тонн, при том, что приоритетным по объему перевозимого груза определен автомобильный транспорт, ниже приведем диаграмму по видам транспорта.



Диаграмма 1. Структура перевозок грузов, относящихся к компетенции Минтранса России в 2021 году³.

Следует отметить, что наиболее распространенными из загрязняющих веществ от передвижных источников являются: оксид углерода, летучие органические соединения, оксиды азота, диоксид серы, в среднем объем их выбросов продемонстрирован ниже в таблице.

Таблица 2.

Выбросы наиболее распространенных загрязняющих атмосферу веществ от передвижных источников (тыс. тонн), 2018-2020 гг.

ГОДЫ	ВСЕГО	Из них:				
		оксид углерода	летучие органические соединения	оксиды азота	сажа	диоксид серы
2018	15 259	11 728	1 555	1 747	40	86
2019	5 440	3 772	444	1 078	41	37
2020	5 276	3 664	427	1 042	39	37

Имея понимание о загрязнении атмосферного воздуха от передвижных источников следует попытаться отыскать или разработать правовой механизм, позволяющий защитить атмосферный воздух от загрязнений с судов. Поэтом отметим тот факт, что судоходная деятельность сопряжена с многочисленными рисками, в т.ч. с рисками, касающимися загрязнения окружающей среды выбросами и отходами, появляющимися в процессе эксплуатации судна (отработанные газы, вода, а также отходы

¹ О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2020 году. Государственный доклад: <https://2020.ecology-gosdoklad.ru/doklad/atmosfernyi-vozdukh/301-vybrosy-zagryazniaiushchikh-veshchestv>

² Охрана атмосферного воздуха. Основные понятия: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/DPZGRx3Y/ohrana-air_met.html

³ Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчетный период: 2021 год: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents>

человеческой жизнедеятельности). Правовыми основами охраны атмосферы являются Конституция Российской Федерации, содержащая декларативные нормы в области охраны окружающей среды¹, федеральные законы, конкретизирующие её положения в обозначенной сфере; Постановления Правительства Российской Федерации, утверждающие стандарты и нормативы в области охраны воздуха.

Правовые основы охраны атмосферного воздуха устанавливает Федеральный закон «Об охране атмосферного воздуха»² направленный на реализацию конституционных прав граждан на благоприятную окружающую среду и достоверную информацию о ее состоянии. Атмосферный воздух в силу указанного федерального закона – это жизненно важный компонент окружающей среды, представляющий собой естественную смесь газов атмосферы, находящуюся за пределами жилых, производственных и иных помещений³.

Под загрязнением атмосферного воздуха следует понимать поступление в атмосферный воздух или образование в нем загрязняющих веществ в концентрациях, превышающих установленные государством гигиенические и экологические нормативы качества атмосферного воздуха.

Загрязняющим веществом по смыслу федерального закона является «химическое вещество или смесь веществ, в том числе радиоактивных, и микроорганизмов, которые поступают в атмосферный воздух, содержатся и (или) образуются в нем и которые в количестве и (или) концентрациях, превышающих установленные нормативы, оказывают негативное воздействие на окружающую среду, жизнь, здоровье человека»⁴.

Отметим, что Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года⁵ одним из направлений развития водного транспорта Российской Федерации предусматривает реализацию снижения уровня выбросов вредных веществ в атмосферу и сокращения транспортного риска, что также достижимо при помощи снижения количества транспортных средств, работающих на традиционных видах топлива. В докладе Министерства транспорта Российской Федерации о реализации указанной Стратегии по итогам 2021 года отмечено, что в 2021 году важными внешними факторами, определившими работу транспортного комплекса Российской Федерации, стали геополитическое и санкционное давление на развитие российской экономики и продолжение пандемии COVID-19⁶.

Важнейшими направлениями в сфере предотвращения техногенного воздействия на окружающую среду в сфере транспорта являются:

- внедрение инновационных технологий, обеспечивающих охрану атмосферного воздуха, водных ресурсов, сокращение доли захораниваемых отходов производства и потребления, снижение выбросов парниковых газов, шумового воздействия;
- совершенствование системы управления природоохранной деятельностью;
- обеспечение мониторинга за воздействием на окружающую среду⁷.

В целях охраны атмосферного воздуха⁸ в том числе предусмотрено, что должна быть разработана и утверждена методика определения выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников для проведения сводных расчетов загрязнения атмосферного воздуха. Однако в настоящее время такая методика для морского транспорта не разработана.

Для передвижных источников (транспортных средств, двигатель которых при его работе является источником выброса) технические нормативы выбросов устанавливаются техническими регламентами⁹. Применительно к морскому транспорту Постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 № 620 утвержден Технический регламент о безопасности объектов морского транспорта¹⁰, которым установлены обязательные для соблюдения минимальные требования безопасности объектов морского транспорта.

Согласно пункту 21 объекты морского транспорта должны соответствовать требованиям Конвенции от 1974 года, Конвенции от 1973 года, законодательства Российской Федерации в области торгового мореплавания, охраны окружающей среды, санитарно-эпидемиологического благополучия населения, водного законодательства Российской Федерации и указанного технического регламента. Так, пункт 103 Технического регламента № 620 закрепляет, что выбросы с судна окислов азота главными и вспомогательными двигателями выходной мощностью более 130 киловатт не должны превышать предельно допустимых значений, установленных Конвенцией от 1973 года и законодательством

¹ Например, ст.42 Конституции РФ регламентирует право на благоприятную окружающую среду, достоверную информацию о ее состоянии.

² Более общим является Федеральный закон «Об охране окружающей среды» от 10.01.2002 № 7-ФЗ. – СЗ РФ. – 2002. - №2. - Ст.133.

³ Статья 1 Федерального закона от 04.05.1999 № 96-ФЗ.

⁴ Там же.

⁵ Утверждена Распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р. – СЗ РФ. – 2021. - №50 (часть IV). – Ст.8613.

⁶ Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчетный период: 2021 год: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents>

⁷ Там же.

⁸ Статья 5 Федерального закона от 04.05.1999 №96-ФЗ.

⁹ См. п.6 ст.12 Федерального закона от 04.05.1999 № 96-ФЗ.

¹⁰ Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта: Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 № 620. – СЗ РФ. – 2010. - № 34. - Ст.4475.

Российской Федерации об охране окружающей среды и атмосферного воздуха¹. При этом судно для предотвращения загрязнения атмосферы должно удовлетворять требованию, предусмотренному пунктом 93 Технического регламента № 620, в том числе в части установления технических нормативов выбросов².

Формально данные положения действительно регулируют выбросы отработанных с судов газов в атмосферу, однако данные нормы по своей правовой сути являются отсылочными. Данные нормы содержат ссылку на основной международно-правовой акт в сфере регулирования экологических стандартов международного судоходства – Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененную Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78) и уже указанный Федеральный закон «Об охране атмосферного воздуха».

Кроме того, технический регламент о безопасности объектов морского транспорта также закрепляет сведения о необходимом для судна наличии оборудования по предотвращению загрязнений, которые также ориентированы на международные стандарты и правила³.

В принципе стоит констатировать, что подобная тенденция, отсылки к нормам международного права наблюдается в большинстве государств. Как исключение можно указать введение более строгих нормативных правил в Канаде⁴ и в штате Калифорния США, где с 2014 года введен запрет на использование судовых дизель генераторов при стоянке для контейнеровозов, круизных судов и рефрижераторных судов⁵, в целях сокращения выбросов в атмосферу от судов.

В заключении следует отметить, что по мнению автора исследования, правовой статус атмосферного воздуха имеет достаточно сложный характер, а российское законодательство достаточно общее определение его статус, а именно как «жизненно важным компонентом окружающей среды, неотъемлемой частью среды обитания человека, растений и животных».

Во-первых, в международном воздушном праве, когда говорится о воздушном пространстве государства, имеется в виду воздушный столб над линией границы и воздух, который находится в пределах данной территории (пространство, на которое по общему правилу распространяется юрисдикция данного государства), хотя его состав постоянно меняется. Данный правовой статус определяется государством и межгосударственными соглашениями, применяется при правовом регулировании воздушных сообщений, перевозок.

Во-вторых, в рамках международного экологического права, говоря об охране воздуха, мы рассматриваем воздух как единое целое (неразделяемый ресурс). Любой крупный источник загрязнения не только способствует распространению вредных веществ на местный или локальный уровень, но и выходит за границы государства, т.е. носит трансграничный характер и поэтому требует консолидации усилий мирового сообщества для борьбы с его загрязнением.

В современных реалиях было бы целесообразно разработать собственные, более жесткие стандарты, предусмотреть снижение уровня использования традиционных ресурсов, и введение альтернативных источников энергии для достижения цели охраны атмосферного воздуха и реализации конституционного права на благоприятную окружающую среду.

Пристатейный библиографический список:

1. Об охране атмосферного воздуха: Федеральный закон от 04.05.1999 № 96-ФЗ // СЗ РФ. – 1999. – № 18. – Ст.2222.
2. Об охране окружающей среды: Федеральный закон от 10.01.2002 №7-ФЗ // СЗ РФ. – 2002. – № 2. – Ст.133.
3. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р. – СЗ РФ. – 2021. – №50 (часть IV). – Ст. 8613.
4. Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта: Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 № 620. – СЗ РФ. – 2010. – № 34. – Ст. 4475.
5. Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта: Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 №623. – СЗ РФ. – 2010. - № 34. – Ст. 4476.
6. Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчетный период: 2021 год: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents>
7. О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2020 году. Государственный доклад: <https://2020.ecology-gosdoklad.ru/doklad/atmosfernyi-vozdukh/301-vybrosy-zagriznieniushchikh-veshchestv>.
8. Охрана атмосферного воздуха. Основные понятия: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/DPZGRx3Y/ohrana-air_met.html.
9. Обзор морского транспорта за 2021 год (Review of maritime transport 2021): https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf

¹ См. п.103 Раздела 2 Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта.

² См. п.104 Раздела 2 Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта.

³ Приложение I Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта.

⁴ Sulphur in Diesel Fuel Regulations, Clean Fuel Regulations - <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2002-254/page-1.html>

⁵ Section 93118.3. Airborne Toxic Control Measure for Auxiliary Diesel Engines Operated on Ocean-Going Vessels At-Berth in a California Port. - file:///C:/Users/Acer/Desktop/Airborne-Toxic-Control-Measure-for-Auxiliary-Diesel-Engines-Operated-on-Ocean-Going-Vessels-At-Berth-in-a-California-Port%20(1).pdf

Для цитирования: Исмаилова Н. Правовой статус Каспийского моря / Наргиз Исмаилова Вугар кызы; Агентство морского права // Океанский менеджмент. - 2023. - № 2(20). - С. 18-25.

Наргиз Исмаилова Вугар кызы

Баку, Азербайджан

ПРАВОВОЙ СТАТУС КАСПИЙСКОГО МОРЯ¹

Аннотация. Рассматривается вопрос политико-правового статуса Каспийского моря, региональная проблематика, долгий период переговоров и окончательный проект Конвенции. Правовая неопределенность, которая образовалась после распада СССР, сильно влияла на региональную геополитику. В частности, в данной статье выявлены мнения каждой из прикаспийских стран, различные аспекты сотрудничества и разногласия по поводу делимитации каспийского дна, описаны ключевые моменты саммитов, а также отдельно рассмотрена позиция США и причины вмешательства в процесс согласования правового статуса.

Ключевые слова: Каспийское море, правовой статус, право на недропользование, делимитация границ, сотрудничество прикаспийских стран.

THE LEGAL STATUS OF THE CASPIAN SEA

Abstract. The issue of the political and legal status of the Caspian Sea, regional issues, a long period of negotiations and the final project of the Convention are considered. The legal uncertainty, which was created after the USSR collapse, had a strong influence on regional geopolitics. In particular, this article identifies the views of each of the Caspian countries, various aspects of cooperation and disagreements over the delimitation of the Caspian seabed, describes the key moments of the summits, and separately considers the position of the United States and the reasons for intervention in the process of the legal status agreement.

Keywords: Caspian Sea, legal status, subsoil use right, delimitation of borders, cooperation of the Caspian countries.

«...Каспийское море является живым организмом. В нем кипит жизнь. Оно проживало в течении долгих веков и будет дальше жить, и играть большую роль. Я, как человек влюбленный в каспийское море, хочу, чтоб оно всегда жило, было чистым и защищенным. Я люблю Каспий.»

Гейдар Алиев

На протяжении многих лет у Каспийского моря не было согласованного правового статуса. Между прибрежными странами много расхождений во мнениях по ряду вопросов, относительно данного водного бассейна. Бесспорно, все эти противоречия в основном связаны с тем, что после распада СССР в прикаспийском регионе и в прибрежных районах некоторых прикаспийских республик были выявлены богатые запасы углеводородных полезных ископаемых, оцениваемых как треть мировых. Трудность определения статуса Каспия обусловлена разведкой и разработкой морских месторождений нефти и газа, и экспортом продукции на международные рынки, и была выдвинута на передний план во внешней политике прикаспийских стран.

Проблема приобрела обостренное значение после подписания 20 сентября 1994 года крупномасштабного международного соглашения «Контракта века» между 13 транснациональными нефтяными компаниями, включая «Лукойл», из 8 стран касательно разработки трех глубоководных нефтяных месторождений «Азери – Чираг – Гюнешли». Азербайджан первый из пяти стран Каспия начал разведочные работы в своем секторе. Исходя из общепринятого в международном праве принципа срединной линии и делимитации на его основе на национальные сектора, где каждая из республик обладает исключительным суверенитетом, Азербайджан заявил, что указанные месторождения находятся в принадлежащем ему секторе моря. На встрече с членами американо-азербайджанской торгово-промышленной палаты и делового совета международной организации по взаимопониманию Гейдар Алиев отметил, что разведки нефтегазовых месторождений отдалялись от берегов Азербайджана и уходили в сторону моря, охватывая другие районы, и тем самым, в 1970 году правительство СССР разделило Каспий на секторы, чтобы рассредоточить добычу углеводородов между другими прикаспийскими странами [1].

История черного золота в Каспийском море намного старше, чем у других стран. Нефтедобыча на Каспии началась в 1820 году с бурения первой морской нефтяной скважины на Апшеронском шельфе. Первая в мире нефтяная скважина глубиной 21 метр была пробурена в 1846 году в селе Биби-Эйбат близ Баку, тогда как американцами нефтяная скважина была пробурена лишь спустя 13 лет. Добыча каспийской нефти составляла около половины мировых поставок нефти, в то время как другая половина экспортировалась в основном из США.

В 1949 году на Нефтяных Камнях начали добычу нефти со дна Каспия на первой морской нефтяной платформе. Промышленная разработка Нефтяных Камней началась в 1951 году, и уже в 1952 году впервые в мировой практике началось сооружение эстакады, соединяющей искусственные металлические острова.

¹ Статья подготовлена в рамках изучения курса «Морское право» в Учебном центре Агентства морского права (Санкт-Петербург), под научным руководством д.ю.н., профессора А.С. Скаримова. Является выпускной квалификационной работой по курсу ДПО «Морское право» (MLA 0224) www.oceanlaw.ru

Здесь был спланирован полный цикл морских операций: от разведки нефти и газа до поставки готовой продукции, от экспериментов в области морской техники до массовой разработки и внедрения. На практике применялись новейшие идеи и исследования, приобретался профессиональный опыт и навыки в самых сложных морских условиях. Впервые в СССР на Нефтяных камнях был одобрен метод кустового бурения с наклонно-направленными скважинами. Данный эстакадный метод разработки нефти до сих пор считается первым в мире и не имеет аналогов.

Наличие внушительных неразведанных ресурсов углеводородов делает Каспий значимым регионом для мировой нефтегазовой отрасли. Можно сделать вывод, что спорный статус Каспийского моря, по сути, является спором о его делимитации и установлении правовых оснований разведки и разработки морских углеводородных месторождений. Быстрые перемены на внешнем энергетическом рынке и критическое экономическое положение в каждой из прикаспийских государств указывают на более тесное региональное сотрудничество. В частности, именно эта ситуация предопределяет структуру рассмотрения правового статуса Каспийского моря.

Следует отметить, что спор о неразрешенном статусе Каспийского моря является вопросом геополитическим. Придерживаемое положение Ирана и позиция России, которой она руководствовалась в своей политике о том, чтобы Каспий находился под совместным контролем всех прибрежных государств, следуют одной геополитической задаче: сдерживать западные инвестиции в регион и, таким образом, удерживать Азербайджан, Туркменистан и Казахстан от полной независимости. Для новых независимых республик суверенитет над ресурсами каспийского шельфа является гарантией политической и экономической стабильности и прогресса. Таким образом, в делимитации Каспийского моря стал доминировать геостратегический мотив. Несмотря на то, что аргументы всех сторон формируются в рамках правовых норм, именно геополитические факторы определяют, как достигнутые договоренности, так и существующие расхождения в их официальных позициях.

На сегодняшний день регион Каспийского моря характеризуется очень высоким уровнем динамики. Если до недавнего времени большинство аналитиков выражали серьезные сомнения в наличии значительных запасов углеводородов для мирового рынка, то новые открытия, сделанные в Казахстане и Азербайджане, позволяют более оптимистично оценивать важность каспийских запасов нефти и газа. Также динамика развития проявляется и в изменении структуризации прибрежных государств. В последние годы произошло существенное изменение позиций и баланса интересов государств по некоторым вопросам, в том числе и по правовому статусу Каспийского моря.

Необходимость заключения единого международного договора по правовому положению Каспийского моря вытекает из нескольких значимых причин.

Геополитическая причина – появление четырех новых прикаспийских государств. Если до 1991 г. все проблемы Каспия решались двумя державами – Ираном и СССР, то появление новых независимых государств – России, Азербайджана, Туркменистана и Казахстана – привело к решению каспийских проблем на совершенно новом уровне. Все пять прикаспийские страны имеют свои собственные интересы, на которых основывается их подход к правовому режиму Каспия.

Экономическая причина – огромные запасы минерального сырья на шельфе, сосредоточение в Каспийском море 90% мировых запасов осетровых рыб, большое транспортное значение Каспия (судоходство, нефте- и газопроводы). В конце 1995 – начале 1996 гг. проблема отсутствия выхода в открытое море особенно обострилась для Казахстана, Азербайджана и Туркменистана.

Экологическая причина заключается в возможности эффективного достижения экологической безопасности лишь совместными усилиями. Важнейшими задачами здесь являются предотвращение последствий повышения уровня моря и сохранение биоресурсов при разведке нефтяных запасов на шельфе.

Международно-правовой причиной является то, что правовое положение Каспийского моря раньше определялось Договором между РСФСР и Персией 1921 г. и Договором между СССР и Ираном 1940 г. В прошлом Каспийское море считалось внутренним водоемом СССР и Ирана. Международно-правовая доктрина также приняла договора, подписанные 26 февраля 1921 г. и 25 марта 1940 г. С распадом СССР в 1991 году сложившаяся практика двух государств не соответствует современным условиям как из-за появления пяти прибрежных государств вместо двух, так и из-за того, что в упомянутых договорах недостаточно проработаны вопросы экологии, использования воздушного пространства над морем, режима континентального шельфа и т.д. Таким образом, вопрос о правовом статусе Каспия вышел на новый этап. Осложняет вопрос тот факт, что у Азербайджана, Казахстана, Туркменистана, Ирана и России разные позиции по разделу Каспийского моря.

Следовательно, в едином соглашении о правовом режиме Каспийского моря должны быть выделены следующие вопросы:

Использование биологических ресурсов. За исключением отдельных прибрежных районов, с предоставлением квот и лицензий на лов рыбы и т.д., высока вероятность совместного пользования биоресурсами.

Вопросы навигации, судоходства и иного транспортного использования. Имеется предварительная договоренность о свободном и исключительном судоходстве пяти государств. В перспективе

предполагается прокладка трубопроводов по каспийскому дну. Однако против таких проектов уже выступили Россия и Иран.

Организация единого механизма экологической безопасности на Каспии.

Эксплуатация минеральных ресурсов каспийского шельфа. Этот вопрос является наиболее дискуссионным и проблемным.

Создание международной межправительственной организации регионального сотрудничества.

И хотя Каспийское море издавна именуется «морем», эта историческая традиция и размер водного объекта не являются решающими в урегулировании правовых норм водоема [2]. Сперва юрисдикция прибрежных стран Каспия была направлена на установление национальных подходов к данной задаче. Азербайджан выступает за разделение дна и поверхности Каспийского моря на 5 секторов по срединной линии в соответствии с международными конвенциями и хочет создать внутренние национальные сектора на расстоянии 25 морских миль от берега. В Конституции Азербайджана, принятой в 1995 году, также указано, что азербайджанский сектор Каспия является «составной частью Азербайджанской Республики» [3].

Россия – единственная страна с определенными границами на Каспии. Соглашения, подписанные с Азербайджаном и Казахстаном, определили морские границы России, омываемыми Каспийским морем. Изначально позиция России была нацелена на поддержание режима, установленного советско-иранскими соглашениями, то есть в строгом соблюдении принципа кондоминиума, хотя его на Каспии никогда не было. Россия изложила свое предложение об определении прибрежной зоны в 45 миль, где каждая прикаспийская сторона будет иметь исключительные права на нефтегазовые ресурсы. Но со временем позиция России изменилась и приблизилась к азербайджано-казахстанской точке зрения.

О делимитации дна северной части Каспия были разработаны протоколы к соглашению между Россией и Казахстаном [4]. О разграничении сопредельных участков заключены российско-азербайджанское соглашение от 23 сентября 2002 года, азербайджано-казахстанские соглашения от 29 ноября 2001 года и 27 февраля 2003 года. 14 мая 2003 года Азербайджан, Казахстан и Россия подписали трехстороннее соглашение, определяющее точку стыка водных границ их национальных секторов в Каспийском море. Эти документы подвели договорно-правовую базу под разработку нефти, газа и минеральных ресурсов в северной части дна Каспийского моря.

Казахстан является сторонником установления границы Каспийского моря по срединной линии. На основании соглашений, подписанных с Азербайджаном и Россией в мае 2003 года, Казахстан определил 64-процентную границу Каспийского моря. Спорные с Россией нефтяные месторождения Хвалино, Центральное и Гурмангазы эксплуатируются двумя странами совместно.

Несмотря на то, что в этом подходе Азербайджан разделяет общую позицию с Россией и Казахстаном, главный спор Азербайджана связан с Ираном и Туркменистаном.

1200-километровая береговая линия Туркменистана омывается Каспийским морем. Позиция Туркменистана относительно делимитации была неоднозначной. Хотя он стал выступать за раздел Каспийского моря по срединной линии еще с 2005 года, ему не удалось договориться с Азербайджаном по ряду направлений и спорит по поводу месторождения Кепаз (в туркменской топонимике «Сердар»). По сейсморазведочным данным, оценочные запасы нефти и газового конденсата на этом месторождении на тот момент составляли 150 млн. баррелей.

Туркменская сторона утверждает, что Каспийское море должно быть разделено по принципу срединной линии и должно играть роль границы между этими государствами. В мировом опыте также имеется опыт определения срединной линии с учетом «особых ситуаций». Именно эти «особые обстоятельства», принятые в 1982 г. Конвенцией ООН о делимитации морских границ, создают определенные препятствия для реализации. Учитывая этот фактор, в Ашхабаде считают, что Апшеронский полуостров и остров Чилор не должны учитываться при делимитации Каспия между Туркменистаном и Азербайджаном. Конечно, азербайджанская сторона не согласна с этим принципом.

Иран же в свою очередь, имея побережье длиной 900 километров, занимает самую радикальную позицию среди прикаспийских стран. Южная прикаспийская страна хочет, чтобы границы на Каспии определялись только на основе согласия всех сторон. В то же время в начале 1990-х годов предлагалось совместное использование дна и поверхности Каспийского моря, в том числе его полезных ископаемых.

Иранская сторона требует либо де-юре функционирующий режим кондоминиума, на основании договоров 1921 и 1940 годов, либо равного распределения Каспийского моря между сторонами в размере 20 процентов и категорически против раздела Каспия по срединной линии между государствами, начиная от сухопутных границ. При этом каждой стороне будет отведено 20 миль территориальных вод и 20 миль исключительной экономической зоны, а оставшаяся часть будет в общем пользовании для всех [5]. Остальные 4 прикаспийских государства не поддерживают эту позицию. Иран также поддерживает запрет на движение в Каспийском море военных кораблей иностранных государств.

Кроме того, до конца не решен вопрос о признании Каспийского моря морем или озером. Этот вопрос важен, потому что, если Каспийское море будет считаться озером, на него будут распространяться положения международных конвенций по озерам, а если оно будет считаться морем, то будут применяться положения международных конвенций по морям. Хотя стороны уже более 20 лет не могут определить статус Каспия, чувствуется сближение.

Представители каспийских стран озвучили свои позиции на конференции в Москве, проходившей в октябре 1994 года. В ходе встречи проекты конвенций о правовом статусе Каспия были представлены на обсуждение Азербайджаном, Казахстаном и Россией. Азербайджан рассматривал вариант погранично-озерного статуса с секторальной делимитацией. Казахская сторона предложила проект рассмотрения Каспия, в качестве «закрытого моря», на которое должны распространяться нормы статьи 122 и 123 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, замкнутых или полузамкнутых морей [6]. Предложение Казахстана не было поддержано Россией и Ираном, поскольку они руководствовались советско-иранскими соглашениями и старались избегать перемен. В итоге стороны не пришли к единому мнению.

В геополитическом плане каспийский вопрос активизировал политику внерегиональных государств, таких как США, стран Европы, Турции, и заинтересовал во влиянии на баланс сил в области в наиболее благоприятном для них свете [7]. Позже Китай стал проявлять все больший интерес к Каспийскому региону. Основными причинами такого интереса являются не только значительные запасы углеводородов, расположенные на каспийском шельфе, но и благоприятное геополитическое положение [8, с. 317].

В 1996 году, после более чем двухлетнего отстаивания своей нейтральной позиции в споре о статусе, США высказались за секторальное разделение. В ответ на предложение России об ограниченной делимитации Каспия, Джеймс Коллинз, специальный советник США в новых независимых странах, написал в письме президенту Г. Алиеву, что Вашингтон «поддерживает азербайджанские инвестиционные компании и идею секторальной делимитации Каспийского моря» [9, с. 306]. Эта позиция выступила против всеобщего господства, являясь антиподом позиции России, и приобрела весомое значение. Результатом стало изменение политики и усиление значения США. Интерес Америки к огромному энергетическому потенциалу Каспия рос, и они были заинтересованы препятствовать выработке прикаспийскими странами консолидированной позиции.

В 1997 г. США заявили о том, что Каспийский регион впредь входит в их национальные интересы [10]. В следствии внутригосударственного и экономического кризиса и исход Карабахской войны, Азербайджану было необходимо добиться политической устойчивости и экономической самостоятельности. Это вынуждало Баку к необходимости формирования взаимовыгодного сотрудничества со странами-участницами нефтяных контрактов. Благодаря реализации национальной нефтяной стратегии, масштабные разработки нефтегазовых ресурсов страны были снабжены иностранными инвестициями. Заявив о себе как о заслуживающем доверие производителе и поставщике нефти и газа, Азербайджану удалось ускорить процесс глобализации, присоединиться во всемирное хозяйство, укрепить свое положение на мировой арене.

Весной 1998 г. секретарь по энергетике Федерико Пенья и ряд других официальных лиц доложили Конгрессу о причинах повышенного значения региона. Согласно Пенье, у США три категории интересов в Каспийском бассейне – энергетическая безопасность, геостратегические цели и коммерческие возможности. В первую очередь американской администрации прикаспийские государства были нужны для создания энергетической политики и формирования баланса против России на «новой карте мира». Активному воздействию госструктур США и американского капитала способствовало и то, что Азербайджан, Казахстан и Туркменистан признавали тот факт, что в нынешних условиях окружения Россией и Ираном, лишь прочные отношения с США дадут им возможность стабилизации, поддержания внешнеполитического курса с западными странами и выход из-под влияния более сильных соседей.

Так, советско-канадский ученый Олег Арин цитирует бывшего сенатора США Сэма Браунберка: «У США огромные интересы в Каспийском бассейне, в окружающих его странах Центральной Азии и на Южном Кавказе. Это регион, имеющий жизненно важное политическое, экономическое и социальное значение для Соединенных Штатов. В доктрине национальных интересов США термин «жизненно важные» уступает только термину «фундаментальные интересы». Учитывая разработки нефтяных и газовых месторождений, которые набирали обороты в конце 1990-х годов, Соединенные Штаты приложили усилия для поддержки американских и европейских нефтегазовых компаний, реализовывающих деятельность на территории Азербайджана, Казахстана и Туркменистана [11].

С другой стороны, политика России в Каспийском регионе была направлена как на усиление собственного воздействия, так и на воспрепятствование усилению позиций США. При этом позиция России сводится к тому, чтобы не обострять противоречия между странами, участвующими в обсуждении политико-правового положения Каспийского региона, поскольку комплекс проблем сочетает в себе многогранные аспекты. Могут быть выделены исторические, культурные, политические, религиозные и другие причины, влияющие на политическую позицию государств в данном случае [11; 12].

По мнению экспертов, такая неопределенная ситуация на Каспии больше всего подходит России, а не Западу. Неопределенность статуса Каспийского моря делает невозможной претворение в жизнь проекта Nabucco и строительство Транскаспийского трубопровода. Только после подписания конвенции о правовом статусе Каспийского моря транскаспийские маршруты транспортировки углеводородов могут быть реализованы. Но Вашингтон не хочет долго ждать и строительство трубопроводных маршрутов может быть начато до того, как будет внесена ясность в статус Каспия и прикаспийские государства могут приступить к воплощению проектов на двусторонней и трехсторонней основе по прокладке транскаспийских нефте- и газопроводов.

Москва, в свою очередь, настаивает на том, чтобы было достигнуто общее соглашение по Каспию и, вследствие чего, транскаспийским трубопроводам. Ввиду того, что соглашения нет, она могла чувствовать себя относительно спокойно, оставаясь важнейшим поставщиком голубого топлива для ЕС.

Весомость этого региона для США нашла отражение в работах над данной темой многими научными центрами, такими как Фонд Наследия, «RAND Corporation», Институт национальной стратегии университета национальной обороны, Центр по международной безопасности и контролю над разоружением Стэнфордского университета, Центр национальной безопасности Хадсонского института, Совет национальной безопасности, Совет национальной обороны, Центр политической безопасности и т.д., осуществляющими мониторинг и исследование ситуации в прикаспийских странах. Американской администрацией довольно подробно изложены цели и задачи Соединенных Штатов в регионе Каспия как в государственных документах и отчетах, так и в политологических исследованиях, проведенных в прикаспийских странах. Большинство авторов сходятся во мнении, что среди задач американской политики первая — ослабить Россию, а вторая — создать для США альтернативу иранской нефти [10; 13; 14; 15; 16]. Рассматривая неясность политико-правового положения Каспийского моря как препятствие для реализации своей региональной стратегии, Вашингтон намерен активизировать свои усилия, направленные на то, чтобы Каспий стал вторым по величине нефтяным источником Запада. Следует отметить в данном случае значимость нефтепровода Баку – Тбилиси – Джейхан, со строительством которого изменилось геополитическое соотношение сил. Трубопровод проложен в обход России, в отличие от нефтепровода Баку – Новороссийск, и США активно содействовали в его строительстве. Этим маршрутом поставляется не только азербайджанская нефть, им также пользуются Туркменистан и Казахстан, чья нефть экспортируется на Запад через Каспийский трубопроводный консорциум.

С другой стороны, США обеспокоены действиями Ирана на Каспии, особенно после инцидента, когда иранский военный корабль под угрозой применения силы вынудил два азербайджанских судна, нанятых «British Petroleum», покинуть их район исследований в Каспийском море. Представитель Госдепартамента США Филипп Рикер заявил в то время, что политика Ирана «противоречит процессу мирного размежевания на Каспии», отметив, что прикаспийские страны еще не определились с принципами раздела морского дна, и это событие может иметь серьезные последствия.

Как сообщает www.rusenergy.com, действия Ирана в отношении иностранных компаний, ведущих работы в азербайджанском секторе Каспия, были спровоцированы администрацией США, которая в свою очередь не учла готовность Тегерана пойти на крайние меры для защиты своих интересов.

Хотя США уверены, что лучший способ поддержки в разработке и экспорте энергетических ресурсов Каспия — это провести делимитацию, режим общего суверенитета гарантирует, что эти ресурсы не понадобятся в ближайшие годы.

С целью создания Конвенции о правовом статусе Каспийского моря в 1996 году по решению глав прикаспийских государств была создана специальная рабочая группа (СРГ) и ее задачей являлось выработка проекта конвенции. Более 20 лет проект конвенции неоднократно обсуждался и согласовывался перед его подписанием 12 августа 2018 г. главами прикаспийской пятерки на саммите в Казахстане. За годы обсуждения документа, как говорят сами участники переговоров, проект был утвержден лишь на 70%. Согласие удалось достичь по вопросам природоохраны, биоресурсов, судоходства, что дает прикаспийским республикам суверенные права на пользование недрами при охране акватории в общем пользовании, но что касается вопросов делимитации морских секторов, то они решались на уровне глав государств.

Встречи представителей прибрежных стран показали, что вопрос о статусе Каспийского моря решить быстро невозможно и возникла необходимость обсуждения этого вопроса на саммите. 23—24 апреля 2002 года в столице Туркменистана Ашхабаде состоялся первый саммит глав государств Каспийского побережья. Он обозначил пути решения многих проблем каспийского региона. Самым главным из них, конечно же, является нерешенный правовой статус Каспия.

Прошедший в Ашхабаде саммит стал знаменательным событием и имел историческое значение. Такую встречу удалось организовать и провести впервые после распада СССР. Инициатором встречи глав государств выступил Президент Туркменистана Сапармурат Ниязов. Дело в том, что туркменский президент до последнего момента сомневался в необходимости саммита в связи с тупиковой ситуацией делимитации и правового режима этого водного бассейна.

Президенты не подписали итоговую совместную декларацию и не пришли к взаимному согласию по всем вопросам, но все же были определены конкретные направления работы по актуальным проблемам и поиску компромисса. Как заявил президент России Владимир Путин, лидеры каспийской «пятерки» уверены, что им удастся установить правовой статус Каспийского моря и найти пути решения проблем, поскольку главный итог заключается в возможности встречи спустя десятилетия обсуждений о рассмотрении всех вопросов на высшем уровне.

В конце Тегеранского саммита, прошедшего 16 октября 2007 года, лидеры прикаспийских государств подписали совместную декларацию, состоящую из 25 пунктов. Как отмечено в декларации, прибрежные государства обладают суверенными правами на Каспийское море и его ресурсы. Документ гласит: «До определения нового правового статуса Каспийского моря согласованные режимы должны действовать в акватории на основе осуществления суверенных прав, связанных с судоходством,

рыболовством и плаванием судов исключительно под флагами прикаспийских государств». Кроме того, в пункте 15 декларации говорится, что прикаспийские государства «ни при каких обстоятельствах не допустят, чтобы другие державы использовали их территорию для совершения агрессии или иных военных действий против любой из сторон».

Третий Каспийский саммит состоялся в Баку 18 ноября 2010 года. Президенты заключили соглашение о сотрудничестве в сфере безопасности на Каспии, а также расширенное совместное обращение по итогам саммита. Заключенный в Баку документ включал в себя нормы и принципы международного права, независимости, суверенитета, территориальной целостности, нерушимости границ и неприменения силы.

Соглашение является закреплением декларации, договоренной каспийской пятеркой во время второго саммита, состоявшегося в Тегеране. Важнейшим итогом переговоров того времени стало решение объявить Каспийское море «морем мира», и что «все вопросы на море будут решаться прикаспийскими государствами мирным путем».

29 сентября 2014 года в Астрахани состоялся четвертый Каспийский саммит. Главы республик обсудили правовой режим, безопасность, биологические ресурсы и экологические проблемы Каспия. По итогам саммита были заключены соглашения о сотрудничестве в области гидрометеорологии Каспия, о предупреждении и предотвращении чрезвычайных ситуаций на Каспии, охране и рациональной эксплуатации водных ресурсов Каспийского моря.

После многолетнего переговорного процесса 12 августа 2018 года в рамках пятого каспийского саммита в Актау была подписана Конвенция о правовом статусе Каспийского моря между Азербайджаном, Ираном, Казахстаном, Россией и Туркменистаном.

Эта конвенция заменила договоры 1921 и 1940 гг. и, согласно данному международному договору, Каспийское море имеет «особый правовой статус» с вытекающими из этого юридическими последствиями, что означает, что он признается как «внутриконтинентальный водоем», который не может считаться морем, поскольку не имеет непосредственной связи с Мировым океаном, и при этом из-за своих размеров, состава воды, биосферы и особенностей дна не может считаться озером. Каспийское море остается в общем пользовании сторон, а дно и недра делятся на сектора на основе международного права по соглашению между государствами. Таким образом, 16 процентов каспийского побережья принадлежит Российской Федерации, 29 процентов – Казахстану, 21 процент – Азербайджану, 20 процентов – Туркменистану и 14 процентов принадлежит Ирану.

Страны осуществляют деятельность в Каспийском море в целях судоходства, промысла, использования и охраны водных биоресурсов, разведки и разработки ресурсов его дна и недр, а также иные виды деятельности в соответствии с Конвенцией, совместимыми с ней отдельными соглашениями сторон и их национальным законодательством. Они также несут ответственность за убытки, которые могут быть нанесены экологической системе моря.

При прокладке магистрального трубопровода по морскому дну требуется только согласие стороны, через чей сектор будет проходить трубопровод. Статья 14 о прокладке подводных трубопроводов и кабелей является наиболее востребованной для аналитиков темой, так как она может значительно изменить варианты транспортировки голубого топлива на европейский рынок. Согласно п. 2 ст. 14, все стороны имеют право строить подводные трубопроводы при условии соблюдения ими экологических норм, особенно строгих в Каспийском море.

В то же время имеются естественные трудности для реализации в ближайшее время такого проекта как Транскаспийский газопровод. Азербайджан может выступать транзитом по проекту транспортировки туркменского газа, но не имеет необходимой инфраструктуры для включения дополнительных больших объемов в традиционный Южно-Кавказский трубопровод (Баку – Тбилиси – Эрзурум).

Конвенция также регламентирует положение о неприсутствии на Каспии вооруженных сил внерегиональных держав, а также определяет пять прикаспийских государств, ответственных за обеспечение морской безопасности и управление своими ресурсами. Это является сдерживающим барьером против расширения блока НАТО, которое продолжает свое вмешательство и пытается вторгнуться во все страны, близкие к России. Россия является гарантом безопасности на Каспии, причиной, усиливающей ее геополитическую мощь в отношениях с другими странами, особенно с Ираном, который все больше ищет безопасности, не подвергаясь влиянию односторонних санкций, введенных США.

Тесные экономико-политические отношения с Ираном развиваются как с Россией, так и с Китаем. Обе державы вложили значительные средства в улучшение иранской инфраструктуры и ресурсов. В то же время, Иран выступает в качестве ключевой фигуры в международной инициативе Китая «Один пояс – один путь» [17].

Международный договор также регулирует проход «в» и «из» Каспия. Все стороны имеют к другим морям и океанам право свободного доступа, которое может осуществляться посредством беспрепятственного транзита всеми видами транспорта через территорию транзитных сторон. Они регулируются двусторонними соглашениями между заинтересованными сторонами или, при отсутствии такого соглашения, законодательством транзитных сторон. Нельзя не отметить весомость проекта транспортного коридора «Север – Юг», которая соединит Европу через Каспийский регион с Персидским

заливом, и далее с Южной Азией. В случае его реализации прикаспийские страны станут контролировать важную транспортную артерию, которая принесет им значительные экономические выгоды и поможет укрепить их политический авторитет на международной арене.

Все прибрежные страны определяют и осуществляют юрисдикцию над судами под своим флагом. Кроме того, каждая сторона, реализовывая свои суверенные права на недропользование и иную допустимую экономическую деятельность, связанную с эксплуатацией морского дна и недр, может предъявлять иски, осуществлять инспекцию, преследование, задержание, арест и судебное разбирательство против судов других сторон для необходимости обеспечения соблюдения его законов и норм права.

Что касается урегулирования споров, то между разрешающими спор сторонами должны проводиться консультации и переговоры. В случае неудачи переговоров, спор должен быть разрешен «другими мирными средствами, предусмотренными международным правом», по усмотрению сторон. Каспийская конвенция предусматривает, что между прибрежными странами отношения должны опираться на принципы национального суверенитета, невмешательства, равенства сторон, территориальной целостности и неприменения угрозы силой.

Таким образом, можно выделить следующие ключевые положения Конвенции. Во-первых, определены территориальные воды в 15 миль от исходных линий, 10 морских миль как рыболовная зона, и общее водное пространство; во-вторых, обеспечивается проход в открытое море; в-третьих, прокладка подводных трубопроводов не требует единогласного согласия сторон; в-четвертых, Каспий определен как зона мира и только подписавшие конвенцию стороны могут размещать военный флот в ее акватории.

Следует подчеркнуть, что это важный шаг в ослаблении региональной напряженности, и данный документ с уникальным крупнейшим на Земле замкнутым водоемом значим и по другим, не менее важным основаниям. Конвенция 2018 года является решающим международным договором, определяющим и регулирующим права и обязанности сторон, включая воды, дно, недра, природные ресурсы и воздушное пространство Каспия. Она предусматривает множество компромиссов между государствами и создает хорошую основу для дальнейших переговоров, но не является универсальной правовой базой. Также хочу отметить, что данный документ позволит претворить в жизнь такие проекты, как транспортный коридор «Север – Юг», «ТРАСЕКА», прокладка Транскаспийского газопровода, но не стоит забывать об издержках, которые они повлекут за собой. Здесь подразумевается не только необходимая инфраструктура прибрежных стран, не стоит забывать об уникальной экосистеме. Загрязнение замкнутого водоема острая проблема и взаимная борьба каспийской пятёрки с ней еще раз показывает их намерения в содружестве и совместном решении проблем.

Пристатейный библиографический список:

1. Газета «Бакинский рабочий». - 1997. - 29 августа.
2. Киреева С.А. Легализация статуса Каспия как юридическая предпосылка интеграции прикаспийских государств // Регион. - 2001. - № 1. - С. 26.
3. Каспийский регион: актуальные проблемы развития (экспертный взгляд) / под общ.ред. Б. К. Султанова. - Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2013. - С. 28.
4. Ализада Ф. Кладовые Каспия. Азербайджан и Иран открывают новую страницу сотрудничества в топливно-энергетической сфере/ Region plus. – 2018. - №9. - С.32.
5. Денильханов И. Иран в мировой политике на рубеже XX—XXI вв. – М.: Litres, 2018.
6. Анянова Е.С. Проблемы Каспийского моря в современном международном праве: дис. ... канд.юрид.наук: 12.00.10. - М., 2010. - С. 13.
7. Жильцов С.С. Большая игра-2: стратегия США в Каспийском регионе / С.С. Жильцов, И.С. Зонн. – М., 2002. – 106 с.
8. Жильцов С.С. Каспийская трубопроводная геополитика: состояние и реализация / С.С. Жильцов, И.С. Зонн. – М.: Восток-Запад, 2011.
9. Алиев И.Г. Я верю в мой Азербайджан. - М.: ООО «Бослен», 2007.
10. Ланда К.Г. Геополитические проблемы Каспийского региона // Власть. – 2010. – № 5. – С. 117–119.
11. Жильцов С.С. Каспийский регион как геополитическая проблема современных международных отношений (90-е годы XX в.): дис. ... д-ра полит. наук. – М., 2004. – 335 с.
12. Жильцов С.С. Каспийский регион на перекрестке геополитических стратегий // Центральная Азия и Кавказ. – 2014. – Т. 17. – С. 35–51.
13. Гильмутдинова Д.А. Политика США в Каспийском регионе (Азербайджан, Казахстан, Туркменистан): дис. ... канд. пед. наук. – М., 2007.
14. Зонн И.С. США в погоне за Каспием / И.С. Зонн, С.С. Жильцов. – М., 2009.
15. Котилко В. Волнение Каспия. Геополитические интересы США и России в регионе – схожие, но не общие // Нефть России. – 2003. – 21 июля.
16. Шаклеина Т.А. Россия и США в мировой политике / Т.А. Шаклеина. – М., 2012.
17. Цинь Юйцай, Чжоу Гупин, Ло Вэйдун. Один пояс и один путь. Комментарии. – М.: Litres, 2019.
18. Зонн И.С. Новый Каспий. География, экономика, политика / И.С. Зонн, С.С. Жильцов. – М., 2008.
19. Зонн И.С. Каспийское море: энциклопедия / И. Зонн [и др.]. – М., 2013. – 765 с.
20. Зонн И.С. Каспийский регион: география, экономика, политика, сотрудничество / И.С. Зонн, С.С. Жильцов. – М.: Эдель. - М, 2004.
21. Нефть и газ в бассейне Каспийского моря: состояние и перспективы / Кавказ и глобализация. - М., 2007. - С.68-78.

22. Липаев А., Мусин М., Хисамов Р. Разработка нефтяных месторождений. – М.: Litres, 2019.
23. Нефть и газ в бассейне Каспийского моря: состояние и перспективы / Кавказ и глобализация. – М., 2007. – С. 68-78.
24. Алиев Ильхам. Каспийская нефть Азербайджана. – М.: Известия, 2003.
25. Мир-Юсиф Мир-Бабаев. Краткая история азербайджанской нефти. — Баку, Азернешр, 2007
26. Мир-Бабаев М. Ф. Нефтяные Камни — феномен Каспийского моря (к 60-летию открытия новой страницы в мировой истории нефтедобычи) // Азербайджанское нефтяное хозяйство. – 2009. - № 11.
27. Mir-Babayev M.F. Oil Rocks: the first city on the Caspian Sea // Reservoir, Canada. – 2012. – Vol. 39, Issue 4, April.
28. Алиханов Э. Н. Нефтяные и газовые месторождения Каспийского моря. — Баку, 1964.
29. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. — 10 декабря 1982 г.
30. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря. — 12 августа 2018 г.
31. Договор о дружбе между РСФСР и Персией — 26 февраля 1921 г.
32. Договор о торговле и мореплавании. — 25 марта 1940 г.
33. Соглашение о совместной разработке и распределении добытой продукции на месторождениях «Азери», «Чираг» и глубоководной части месторождения «Гюнешли» в азербайджанском секторе Каспийского моря («Контракт века»). — 20 сентября 1994 г.
34. Стамбульская Декларация между Азербайджанской Республикой, Турецкой Республикой, Грузией и Республикой Казахстан при участии США по поддержке проекта Основного экспортного трубопровода Баку — Тбилиси — Джейхан и привлечения к этому проекту казахстанской нефти. — 25 ноября 1999 г.
35. Соглашение между Азербайджанской Республикой, Грузией и Турецкой Республикой о транспортировке сырой нефти посредством Основного экспортного трубопровода Баку — Тбилиси — Джейхан через территорию Азербайджанской Республики, Грузии и Турецкой Республики. — 25 ноября 1999 г.

Для цитирования: Горшкова А.И. Досудебное урегулирование претензий в морском праве на примере морской перевозки / Горшкова Анна Игоревна; ООО «Балтик-Шиппинг» // Океанский менеджмент. - 2023. - № 2(20). - С. 25-30.

Горшкова А.И.
ООО «Балтик-Шиппинг»,
Специалист отдела претензий

ДОСУДЕБНОЕ УРЕГУЛИРОВАНИЕ ПРЕТЕНЗИЙ В МОРСКОМ ПРАВЕ НА ПРИМЕРЕ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ¹

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы ответственности морского перевозчика за не сохранность грузов, ограничение ответственности, порядок предъявления претензий, приведены примеры досудебного урегулирования споров и дан их анализ.

Ключевые слова: морская перевозка, перевозка грузов морем, претензия, урегулирование претензий, не сохранность грузов, повреждение грузов, убыток.

PRE-TRIAL SETTLEMENT OF CLAIMS IN MARITIME LAW BY THE EXAMPLE OF MARITIME TRANSPORTATION

Abstract. The article deals with the issues relating to the liability of the sea carrier for the cargo damage, the liability limitation, the procedure of claims filing; the article provides the examples of pre-trial dispute resolutions and their analysis is given.

Keywords: Sea carriage, sea carriage of goods, claim, claim settlement, damage of goods, loss.

Перевозчик несет ответственность за не сохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело [6, ст. 796].

В соответствии со ст. 793 ГК РФ, в случае неисполнения, либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке, стороны несут ответственность, установленную Гражданским Кодексом РФ, транспортными уставами, кодексами и иными законами, а также соглашением сторон. Соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

Морской перевозчик несет полную ответственность за целостность и сохранность перевозимого груза с момента его приема на судно до сдачи грузополучателю.

¹ Статья подготовлена в рамках изучения курса «Морское право» в Учебном центре Агентства морского права (Санкт-Петербург), под научным руководством д.ю.н., профессора А.С. Скаримова. Является выпускной квалификационной работой по курсу ДПО «Морское право» (MLA 0224) www.oceanlaw.ru

Повреждение груза – это частичная или полная потеря грузом своих качеств, обусловленных его назначением. Повреждение груза может быть вызвано различными факторами, условно их можно разделить на несколько видов:

- Повреждения в результате проявления скрытых свойств груза.
- Нарушение установленной технологии погрузо-разгрузочных работ.
- Несоблюдение правил хранения в пунктах отправления/назначения.
- Несоблюдение правил перевозки.
- Неисправность оборудования, в котором перевозится груз.
- Под воздействием непреодолимой силы.
- Недостача.

Любой груз должен быть выдан грузополучателю в таком же состоянии, в каком он был принят к перевозке.

Прием / сдача грузов судном и их перевозка оформляется рядом документов. В случае обнаружения на выгрузке повреждённого груза, данный факт должен быть удостоверен коммерческим актом или актом общей формы, который может послужить основанием для привлечения перевозчика к ответственности. В иностранных портах указанные факты удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту.

В перевозке грузов морем коммерческие акты составляются для удостоверения: несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза либо багажа в натуре и указанными в перевозочном документе данными; повреждения груза или багажа; обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа; возвращения перевозчику похищенного груза или багажа. Формы актов, порядок их составления и порядок удостоверения обстоятельств, не требующих составления актов, устанавливаются правилами, издаваемыми в соответствии с пунктом 2 статьи 5 Кодекса Торгового Мореплавания [13].

В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения перевозчиком своих обязательств по договору перевозки лица, права которых нарушены, могут обратиться к перевозчику за возмещением своих убытков. В соответствии со ст. 797 ГК РФ. До предъявления перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом. Иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в тридцатидневный срок. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами.

Претензией называют документ, который обращен к контрагенту, не выполняющему условия договора. По закону претензию нужно предъявлять, если спор возник из договора перевозки, экспедиции или оказания услуг. Кроме этого, досудебный порядок станет обязательным, если стороны напишут о нём в договоре. Перевозчик имеет право в двухнедельный срок после получения претензии возратить ее без рассмотрения, если к претензии не приложены соответствующие документы. В случае, если перевозчик в указанный срок не возвратит заявителю надлежаще оформленную претензию, она считается принятой к рассмотрению.

В отношении перевозок международным водным транспортом, претензионный порядок не предусмотрен международными правовыми актами, тем не менее, возможность предъявления претензии у сторон имеется, и стороны стремятся к досудебному урегулированию споров.

Основным способом урегулирования споров на досудебном этапе является предъявление перевозчику претензии и последующие переговоры по мирному урегулированию, переговоры могут быть устные и письменные. Претензионный порядок является одной из форм переговоров. Международные правовые акты не содержат закреплённых правил, касающихся процедуры предъявления претензий и её формы. За основу можно взять положения, содержащиеся в Кодексе торгового мореплавания. (КТМ), регулирующие порядок предъявления претензии (ст. 405 и далее). Согласно нормам КТМ, претензия предъявляется в письменной форме. К претензии об утрате или о повреждении груза кроме перевозочных документов должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза, документы, подтверждающие ущерб. Перевозочные документы предъявляются в подлиннике (эта норма может быть изменена сторонами).

Претензии по поводу не сохранности груза заявляются грузополучателем, а при полной утрате - также грузоотправителем. Право на предъявление претензии может быть передано грузополучателем грузоотправителю и, наоборот, в зависимости от того, кем из них понесен ущерб от не сохранности груза, а также страховщику, выплатившему страховое возмещение за груз.

Под не сохранностью груза принято понимать повреждение груза, приведение к полной или частичной потере его ценности, недостачу количества мест или веса груза (без признаков хищения), хищение груза. Передача права на предъявление претензий и исков допускается только в случае его передачи отправителем получателю или наоборот, а также отправителем или получателем экспедитору

либо страховщику. Претензия должна быть заявлена в письменной форме с приложением соответствующих перевозочных документов, а также документов, подтверждающих факты заключения договора страхования и выплаты страхового возмещения, если претензия предъявляется страховщиком.

При перевозках грузов водным транспортом претензии подаются пострадавшей стороной:

- в случае полной утраты груза - грузоотправитель или грузополучатель при условии представления документа о приеме груза к перевозке, с отметкой перевозчика о неприбытии груза;
- в случае недостачи или повреждения (порчи) груза - грузополучатель при условии представления транспортной накладной и коммерческого акта (при отсутствии последнего - документа об обжаловании отказа в его составлении);
- в случае просрочки доставки груза - грузополучатель при условии представления транспортной накладной.

Ответственность транспортных организаций традиционно носит ограниченный характер. При утрате или недостаче груза перевозчик несет ответственность в размере фактической стоимости недостающего или утраченного груза, либо в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза. Кроме того, с перевозчика может быть взыскана провозная плата за недостающую часть груза. Иные потери, в том числе неполученный доход, перевозчик не возмещает. Стоимость груза определяется по данным счета-фактуры продавца или в соответствии с соглашением о принятии к перевозке груза с объявленной ценностью, если оно заключено отправителем и перевозчиком. В случае возникновения спора для определения размера и причин ущерба – может быть назначена экспертиза, проводимая с обязательным участием представителя транспортной организации.

Грузоотправители и грузополучатели в свою очередь так же несут ответственность по договору перевозки груза.

Ответственность грузоотправителя перед перевозчиком может наступить за:

- неправильное указание в транспортной накладной наименования груза или его особых свойств;
- отправление груза, запрещенного для перевозки;
- просрочку внесения провозной платы и иных платежей, причитающихся перевозчику за перевозку груза.

В отличие от ответственности перевозчика такая ответственность является полной, а не ограниченной.

Грузоотправитель несет ответственность за вред, причиненный перевозчику или лицу, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности или неполноты сведений, предоставленных грузоотправителем.

Исполнение обязанности грузоотправителя по уплате провозной платы и иных платежей, причитающихся перевозчику за перевозку груза, прежде всего в достаточной степени обеспечено мерами оперативного воздействия, которые могут применяться перевозчиком в одностороннем порядке.

Существует ряд обязательных требований к претензионному порядку: соблюдение сроков предъявления и рассмотрения претензии; надлежащее оформление претензии с приложением необходимых документов; предъявление претензии надлежащему лицу надлежащим заявителем. Последняя группа требований представляет особый практический интерес.

В случае возникновения претензии грузовладелец должен незамедлительно уведомить страховую компанию об инциденте, если груз застрахован.

Далее грузовладелец должен предпринять все необходимые меры по минимизации ущерба, посредством переупаковки, сортировки товара и т.д. Товар, имеющий остаточную стоимость, подлежит реализации с выручкой максимально возможной суммы; товары, не подлежащие реализации в силу потери потребительских свойств, должны быть утилизированы, что отражается в акте утилизации.

Для рассмотрения претензии грузовладелец должен предоставить следующие документы:

- Претензионное письмо с калькуляцией убытков и обоснованием ответственности перевозчика (судовладельцев) за причиненный ущерб.
- Копию коносамента/чартера.
- Сюрвейерский отчет с фотографиями поврежденного груза, контейнера (если применимо).
- Подтверждение полномочий заявителя по претензии, при необходимости.
- ГТД.
- Коммерческий инвойс.
- Счета/акты, подтверждающие реализацию и/или утилизацию.

Рассмотрим несколько примеров урегулирования претензий на досудебном этапе.

Грузовладелец обнаружил в контейнере № XXX 139 коробок товара ненадлежащего качества, а именно созревших бананов желтого цвета. Свои убытки грузовладелец оценил в сумму 3581 долларов США. Грузовладелец выставил претензию морскому перевозчику, приложив к претензионному письму документы, подтверждающие свои убытки, а именно: претензионное письмо с калькуляцией убытков, копию коносамента, сюрвейерский отчет от 17.03.2023, ГТД, коммерческий инвойс и акт утилизации товара. Перевозчик в претензии грузовладельцу отказал на основании того, что перетарка груза из контейнера в автомашины грузополучателя производилась на терминале в присутствии представителей –

агентов судовладельца, никаких замечаний, касательно состояния груза в момент перетарки грузовладелец не предъявлял, что подразумевает, что груз был доставлен в состоянии согласно описанию в коносаментах, т.е. без дефектов. В предоставленном сюрвейерском отчёте, составленном в момент перетарки груза из контейнера в автомашины получателя, отсутствует информация о наличии жёлтых коробок, а акт утилизации товара датирован 11.04.2023, т.е. 3-мя неделями спустя после доставки груза морским перевозчиком. На основании вышеперечисленных факторов судовладелец сделал вывод, что товар был доставлен в хорошем состоянии, а порча товара произошла после передачи груза судовладельцу.

Грузовладельцем была выставлена претензия морскому перевозчику на груз «банан свежий» в контейнере № УУУ в связи с обнаружением товара с видимыми признаками гниения. В подкрепление претензии грузовладелец предоставил следующие документы: претензионное письмо, копию коносамента, сюрвейерский отчёт, ГТД, коммерческий инвойс, расшифровка термографа отправителя. В свою очередь морской перевозчик снял термограмму с контейнера за период морской перевозки груза, которая показала, что за период транспортировки контейнера морем температура соответствовала заказанной отправителем. Морской перевозчик отказал в претензии грузовладельцу в связи с тем, что за период транспортировки контейнера не было перебоев в работе контейнера, температура поддерживалась в соответствии с инструкциями отправителя, а по заключению эксперта, подписавшего сюрвейерский отчёт, груз имел признаки «cigar end rot» - заболевания, связанного с качеством самого товара еще до погрузки. Т.е. имел место быть предпогрузочный характер дефектов груза (прешипмент), и в этом случае адресовать претензии необходимо отправителю.

Грузовладелец выставил претензию морскому перевозчику в связи с обнаружением 200-сот мокрых коробок груза «банан свежий» в контейнере № NNN. Грузовладельцем были предоставлены следующие документы: претензионное письмо, копия коносамента, сюрвейерский отчёт, ГТД, коммерческий инвойс, расшифровка термографа отправителя. Так же морской перевозчик снял термограмму с контейнера за период морской части перевозки и не обнаружил перебоев в работе контейнера. В претензии грузовладельцу было отказано в связи с тем, что за период транспортировки контейнера не было уведомлений о перебоих в работе контейнера, температура на всём пути следования поддерживалась в соответствии с инструкциями. Контейнер был выгружен с судна в феврале, а претензия была выставлена в июне, спустя 4 месяца после выгрузки контейнера с судна. В соответствии с положениями Гаагских правил, заявление об убытках должно быть сделано в письменной форме во время выдачи груза, либо если же убытки не могут быть распознаны сразу, заявление может быть сделано в течение трех дней с момента выдачи груза, в противном случае считается, что груз доставлен в соответствии с описанием в коносаменте, т.е. без дефектов. В данном же случае, уведомление было сделано через несколько месяцев после получения груза. Более того, исходя из данных сюрвейерского отчета, намокание груза в контейнере произошло из-за плохой работы дренажной системы. За загрузку контейнера отвечает отправитель. В данном случае перед затаркой контейнера грузоотправитель не убедился в том, что отсутствуют засоры дренажной системы/открыты дренажные лючки. Перевозчик не может нести ответственность за порчу груза, если она произошла из-за того, отправитель проигнорировал соблюдение правил подготовки контейнера к перевозке. Так, при обнаружении в контейнере каких-либо неисправностей, грузоотправитель должен был отказаться от погрузки груза в такой контейнер. В свою очередь использование контейнеров является доказательством того, что они пригодны для использования. Судовладельцы не несут ответственность за действия/недостаточные действия отправителя.

Грузовладелец выставил претензию перевозчику по балкерной перевозке груза в связи с обнаружением недостачи двадцати коробок по коносаменту № 1234. Грузовладельцем были предоставлены следующие документы: претензионное письмо, копия коносамента, ГТД, коммерческий инвойс, расшифровка термографа отправителя, упаковочный лист. После изучения документов, в том числе Генерального Акта, оформленного после выгрузки судна, стало известно, что количество выгруженных паллет соответствует заявленному, существует только разница в количестве заявленных и выгруженных коробок. Данное несоответствие связано с тем, что отправитель ошибочно указал сведения по количеству коробок в паллете. Перевозчик отказал грузовладельцу в претензии, обосновав это тем, что перевозчик принимает груз в паллетах, без проверки количества фактически погруженных коробок и с пересчетом только по количеству паллет. У разных отправителей количество коробок на паллете отличается, часто отличается размер коробки/высота, и физически пересчитывать актуальное количество коробок на погрузке просто невозможно. Во всех случаях капитаны выпускают коносаменты с оговорками shipper's load, stow and count. Если сам паллет из трюма вышел, то обязательство по доставке перевозчик выполнил. В связи с вышеуказанными разъяснениями, перевозчик в претензии грузовладельцу отказал.

Грузовладелец обнаружил 1000 замороженных коробок ананасов в контейнере № ZZZ. На основании данного факта он выставил претензию перевозчику и сопроводил её следующими документами: претензионное письмо, копия коносамента, сюрвейерский отчёт от 07.01.2022, ГТД, коммерческий инвойс. Перевозчик в претензии грузовладельцу отказал на основании того, что контейнер был выгружен с судна 02.01.2022, вывезен с терминала 05.01.2022. Нотис о наличии потенциальных проблем был направлен только 08.01.2023, т.е. по прошествии трех суток с момента вывоза. Также по контейнеру были проверены все рапорты капитана/реф техника за период рейса, ни одного отклонения от заданной температуры не было. Перевозчик указывает, что сюрвейерский отчет не содержит никаких свидетельств

в пользу версии о подморожке товара на судне/в период нахождения под ответственностью перевозчика и при этом, в отчете есть данные о тех дефектах груза, которые связаны не с температурой, а с низким предпогрузочным качеством товара. На основании перечисленных факторов, перевозчик делает вывод, что документы не устанавливают и никак не подтверждают ответственность перевозчика. Нарушений в работе контейнера не зафиксировано, груз мог быть заморожен и на складе поставщика, и в процессе досмотровых операций, и после вывоза с терминала.

Вышеуказанные примеры показывают, что зачастую обстоятельства, явившиеся причиной порчи груза, могут находиться вне зоны контроля судовладельца, а именно: плохое предпогрузочное состояние товара, несоблюдение условий перевозки на этапе, предшествующем или следующим за морским этапом перевозки, несоблюдение отправителем правил подготовки контейнера для перевозки.

Грузовладелец выставил претензию перевозчику по балкерной перевозке на сумму 1687,5 долларов США в связи с тем, что в процессе выгрузки с судна были обнаружены мокрые коробки товара «груша», 86 коробок, 4 паллета. Грузовладельцем были предоставлены следующие документы: претензионное письмо, копия коносамента, фотографии повреждённого товара, ГТД, двухсторонний акт, подписанный грузовладельцем и представителем судовладельцев, счета на стоимость товара и дополнительных услуги. Перевозчик рассмотрел претензию и предложил компенсацию в размере стоимости товара по предоставленному инвойсу и суммы фрахта 86-ти коробок, что составило 1407,86 долларов США. В компенсации дополнительных затрат на сумму 279,46 долларов США грузовладельцу было отказано, так как дополнительные расходы возникли бы в любом случае при обработке партии, и не относятся к возмещаемым за счёт судовладельца.

На пути следования в порт выгрузки судно попало в шторм, и волна повредила 3 контейнера, в результате чего герметичность контейнеров была нарушена, и внутрь попала вода, повредив тем самым груз. После выгрузки контейнеров грузовладелец выставил претензию перевозчику в связи с повреждением груза в 3-х контейнерах на общую сумму 26 438 Евро, сопроводив её следующими документами: претензионным письмом с калькуляцией убытков; копией коносамента; фотографиями повреждённого контейнера и груза; коммерческим инвойсом на товар; отчётом о продажах груза, актом ветеринарного осмотра, актом о повреждениях контейнера. После проверки документов и рассмотрения претензии, судовладельцы отказались принять претензию к рассмотрению в связи с тем, что грузовладелец не предоставил всю необходимую документацию для рассмотрения претензии. Отсутствовали документы, подтверждающие реальное состояние груза и ущерб, а именно: отсутствовал сюрвейерский отчёт и акты утилизации товара. Грузовладелец возражал, что у него не было возможности организовать досмотр в порту, тем не менее к претензионному письму приложены фотографии, подтверждающие повреждение груза, так же акт ветеринарного осмотра, признающий непригодным часть товара для реализации, что, по его мнению, является достаточным для подтверждения убытков. В свою очередь судовладелец отметил, что в соответствии с Гаагскими правилами шторм на море относится к рискам, опасностям и случайностям на море, которые освобождают перевозчика от ответственности за повреждение груза. Тем не менее, подчёркивая важность сотрудничества с грузовладельцем, стремясь закрыть вопрос мирно, перевозчик предложил мирное урегулирование данного вопроса, судовладелец принял коммерческое решение, предложив грузовладельцу урегулировать претензию, разделив заявленный убыток пополам.

Грузовладелец подал претензию на сумму 1956 долларов США в связи с повреждением 96 коробок мандаринов из-за того, что при выгрузке с судна произошло падение паллета, в результате чего груз был высыпан на причал. Грузовладелец сопроводил претензию следующими документами: претензионным письмом, копией коносамента, счетом от поставщика на товар, фотографиями, ГТД, актом о повреждении груза, счетами на дополнительные услуги. Грузовладелец рассмотрел претензию и отметил, что фотографии не подтверждают полную утрату груза, часть груза могла быть переупакована и реализована по остаточной стоимости, в свою очередь грузовладелец должен предпринять все необходимые меры по минимизации ущерба, посредством переупаковки и сортировки товара. Так же перевозчик отметил, что падение паллета произошло из-за небрежной работы стивидорной компании, а не по упущению перевозчика. Перевозчик имел основания для отказа грузовладельцу в претензии, тем не менее предложил компенсацию в размере 1000 долларов США в виду лояльности к компании грузовладельца и незначительности суммы ущерба.

Данные примеры показывают, что не всегда судовладелец должен возмещать все убытки грузополучателя, т.к. существует ограничение об ответственности перевозчика, и не все затраты грузовладельца относятся к убыткам, которые грузовладелец должен возместить даже при доказанной ответственности за утрату или повреждение груза. При этом грузовладелец так же несет ответственность за минимизацию убытков в случае каких-либо инцидентов.

Результаты рассмотрения выше указанных примеров показывают, что тщательное изучение документов, всестороннее рассмотрение и оценка данных и урегулирование претензий могут быть эффективно проведены на досудебном этапе, что позволит сэкономить время и денежные средства на судебный процесс.

На основании выше изложенного можно рекомендовать участникам коммерческих отношений применять процедуру досудебного урегулирования споров, даже, если это не предусмотрено напрямую законодательными актами.

Пристатейный библиографический список:

1. BIMCO [электронный ресурс]. URL: <https://www.bimco.org/>
2. Бразовская Я.Е. Арбитражная практика по гражданским и морским спорам. - Санкт-Петербург, 2017.
3. Вилкова Н.Г. Договорное право в международном обороте. - М. 2006.
4. Гиголаев Г. Е. Женевские конференции ООН по морскому праву и многосторонние переговоры по формированию правового режима Мирового океана в годы холодной войны. – 2012.
5. Гражданский Кодекс Российской Федерации, ч 1
6. Гражданский Кодекс Российской Федерации, ч 2
7. Гуцуляк В.Н. Виды чартеров в международном торговом судоходстве // Труды Института государства и права РАН
8. Гуцуляк В.Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). - М.: Граница, 2017.
9. Жабский И.А., Шеянов В.Г. Медиация в России // Евразийский научный журнал
10. Иванов М.В. Особенности правового регулирования договора международной морской перевозки // Научные исследования и инновации. - 2021. - № 10. - С. 211-214.
11. Иванова Т.Н. Правовые коллизии, связанные с организацией линейных морских грузоперевозок // Вестник Международного института экономики и права. – 2012. - С.125-130.
12. Касаткина А.С. Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования // Право. Журнал Высшей школы экономики. - 2016. - № 2. - С. 171–185.
13. Кодекс торгового мореплавания
14. Кривцова Ю.А. Актуальные проблемы регулирования международных морских перевозок грузов // Вестник Науки. – 2019. - № 6. - С.34-40.
15. Орлова И.А. Правовое регулирование досудебного порядка разрешения споров, связанных с торговым мореплаванием // Политика и правовое государство. - 2016. - № 11.
16. Потапова Е.В. Формы досудебного разрешения коммерческих споров в Европейском Союзе // Символ науки, международный научный журнал. - 2017. - №10.

Для цитирования: Мельник М.Г. Правовое регулирование перевозки углеводорода морем в условиях «западных» санкций / Мельник Марина Геннадьевна; Акционерное общество «Амурское пароходство» // Океанский менеджмент. - 2023. - № 2(20). - С. 30-37.

Мельник М.Г.

*Акционерное общество «Амурское пароходство»
Руководитель управления по правовым вопросам*

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЕВОДОРОДА МОРЕМ В УСЛОВИЯХ «ЗАПАДНЫХ» САНКЦИЙ¹

Аннотация. Представленная работа направлена на комплексное исследование вопроса о современной системе международного порядка и участии РФ в международно-правовых отношениях в сфере морской перевозки углеводородного сырья. В своей статье автор показывает, как экономически господствующие мировые державы, обладающие экономическим потенциалом, используют различные инструменты принуждения остальных субъектов международных отношений в сфере добычи и перевозки углеводорода для отстаивания своей точки зрения. Статья раскрывает картину текущих политических событий, происходящих в мире, и влияние стран Запада на построение мирового порядка с точки зрения интересов США и Европы.

Ключевые слова: углеводородное сырье, санкции, судовладелец, контролирующее лицо, недружественные страны, мировой порядок.

LEGAL REGULATION OF HYDROCARBON TRANSPORTATION BY SEA UNDER «WESTERN» SANCTIONS

Abstract. The presented work is aimed at a comprehensive study of the modern system of international order and participation of the Russian Federation in international legal relations in the field of maritime transportation of hydrocarbons. In his article, the author shows how the economically dominant world powers with economic potential use various instruments of coercion of other subjects of international relations in the field of production and transportation of hydrocarbons to defend their point of view. The article reveals the picture of current political events taking place in the world and the influence of Western countries on the construction of the world order from the perspective of the interests of the USA and Europe.

Key words: hydrocarbons, sanctions, ship owner, controlling person, unfriendly countries, world order.

На современном этапе развития международных отношений общество сталкивается с попытками одних государств влиять на другие с позиции силы, используя различные средства давления и понуждения. В целом эксперты всего мира сходятся в единой позиции, что современная мировая система меняется, и Соединенные Штаты, стремясь сохранить свое всеобщее доминирование, вынуждают другие государства трансформироваться, чтобы противостоять господству Запада и создать новый «баланс сил». Сегодня, с развитием международного сотрудничества и мировой торговли, трудно представить себе страны,

¹ Статья подготовлена в рамках изучения курса «Морское право» в Учебном центре Агентства морского права (Санкт-Петербург), под научным руководством д.ю.н., профессора А.С. Скаримова. Является выпускной квалификационной работой по курсу ДПО «Морское право» (MLA 0224) www.oceanlaw.ru

изолированные в международных отношениях. Тем не менее, некоторые государства, как «государства-гегемоны» [1, стр. 25], пытаются руководить, направлять, а иногда и навязывать свои требования другим государствам. Человечество вступило в новую стадию развития, когда нанотехнологии позволяют нам решать проблемы, о которых наши предки могли только мечтать. В век технологий рынок больше не играет роль ограничителя, и потребители во многом определяют конфигурацию рынка. Пользуясь этим фактором, Запад во главе с США начал создавать международные структуры и инструменты, способные распространить (и навязать) миру западную интерпретацию глобализма и мира, при этом ревальвация доллара, технологии и западные ценности играют ведущую роль в их распространении по всему миру. Ситуация на Украине и присоединение Крымского полуострова в 2014 году усилило неблагоприятные последствия в отношениях ЕС и России, включая санкции, политические ограничения и различное давление в различных сферах нашей страны. С тех пор ключевые показатели сотрудничества, такие как динамика торговли и ее относительная важность для сторон, а также объем европейских инвестиций в Россию, постепенно ухудшались. До сегодняшних дней Россию и Европу связывали устойчивые и взаимовыгодные торгово-экономические связи. В числе основных сфер сотрудничества особое значение имели торговля энергоресурсами и сотрудничество в энергетическом секторе. Справедливости ради следует отметить, что начало Россией специальной военной операции («СВО») на Украине сильно повлияло на рост негативного воздействия стран Запада против Российской Федерации и привело к усилению санкционной войны и фактической приостановке сотрудничества во многих сферах жизни. Таким образом, значительные успехи, достигнутые в развитии торгового сотрудничества за последние 30 лет, были отодвинуты на второй план. На протяжении десятилетий Россия была партнером Европы по возобновляемым источникам энергии, поставляя в Европу природный газ, нефть, нефтепродукты, уголь, электроэнергию и ядерное топливо. По оценкам Евростата, в 2021 году на Россию приходился 31% от общего объема импорта энергоносителей в Европейский союз из третьих стран (25% сырой нефти, 45% природного газа и 45% угля) [2, стр. 12]. Болгария, Чешская Республика, Эстония, Финляндия, Германия, Венгрия, Литва и Польша, Словакия и Словения были наиболее зависимы от импорта российской нефти (50-100% от общего импорта). Российские и европейские энергетические компании накопили большой опыт сотрудничества друг с другом. В последние несколько лет они совместно работают над строительством крупных газопроводов («Голубой поток», «Северный поток»), над реализацией проектов в топливно-энергетическом секторе в России (разработка месторождений углеводородов, строительство заводов по сжижению газа, модернизация электростанций и т.д.) и в Европе (газораспределительные сети и газохранилища, сети АЗС, нефтеперерабатывающие заводы) [2, стр. 13]. Европейские производители оборудования и технологий сыграли огромную роль в разработке различных российских секторов энергетики, в том числе в модернизации теплоэнергетики и изготовлении возобновляемых материалов. Хотя за последние десятилетия были достигнуты значительные достижения, российско-европейское торговое сотрудничество сдерживается некоторыми факторами. Наиболее важными из них являются дестабилизация российской валюты, установленный традициями порядок создания производства на ограниченных территориях России, усложненные таможенные операции и высокий уровень защиты рынков Европы нетарифными бизнес-барьерами. С начала специальной военной операции в Украине экономические отношения между Россией и Европой, которые складывались на протяжении последних трех десятилетий, претерпели фундаментальные изменения: ЕС, а также другие страны Европы нацелены на различные секторы Российской экономики, в том числе в области финансов, энергетики, транспорта, технологий и обороны, для дестабилизации ее в кратчайшие сроки без расчета на собственные потери. В период с конца февраля 2022 года по начало 2023 года против России был введен беспрецедентный пакет из девяти санкций ЕС. Антироссийские санкции были введены (и ратифицированы) 46 странами. Основное воздействие было оказано на импортную и экспортную торговлю через границы России. В нашей стране были запрещены поставка многих товаров и услуг, технологии и инвестиции, а экспорт широкого ряда товаров из России ограничен, в том числе сталь, химия, древесина, энергоносители угля, нефти и нефтепродуктов. Операции с крупнейшими российскими банками (включая ВТБ, ВЭБ, "Открытие", Сбербанк и Россельхозбанк) были ограничены, а SWIFT был исключен из системы международных межбанковских расчетов. Санкции против России стали толчком для создания сильнейшее негативного поля в сфере международных торговых отношений с европейскими странами. Дело в том, что под прямой запрет попал российский экспорт в Европу и импорт из Европы, включая товары, от которых Россия получает значительные доходы от экспорта, такие как сталь и металлопродукция, а импорт угля, нефти и нефтепродуктов из России был запрещен в связи с потолком цен на нефть. Запрет на заход российских судов в европейские порты разрушил существующую в России систему логистики и в настоящее время вызывает перебои в поставках товаров, делая поставку товаров в два-три раза дороже, при этом многие товары в принципе становятся недоступными. Установленный европейскими странами «предельный уровень цен» на нефть [3, стр. 57] создал для России довольно неприятную ситуацию. Если Россия откажется поставлять нефть в страны, которые принимают «предельную цену» в 60 долларов за баррель, то значительная часть доходов от продажи нефти будет потеряна. Если Россия согласится поставлять нефть в пределах «потолочной цены», она сохранит значительную часть своих доходов от продажи нефти, но понесет серьезный репутационный ущерб, поскольку будет восприниматься как страна, принявшая ограничительные меры. Политический контекст санкционного режима против России, безусловно, будет

негативно сказываться на экономике страны и снизит коммерческую прибыль российским нефтяным компаниям, которым теперь придется не только реорганизовать свои цепочки поставок, но и сосредоточиться на работе в портах Черного моря и Дальнего Востока.

Топливо-энергетический комплекс (ТЭК) является одной из старейших отраслей российской промышленности, одним из основных источников финансовых поступлений в Российской Федерации, а налоговые и иные отчисления от ТЭК - основным финансовым источником, составляющим более 40% бюджета нашей страны. Таким образом, важность устойчивого и надежного функционирования ТЭК необходима как в целях сохранения финансово-экономической безопасности государства; так и в целях обеспечения социально-экономической стабильности регионов Российской Федерации и их населения. Первый этап антироссийских санкций в современном мире приходится на 2014 год как следствие конфликта в Украине и присоединения Крыма к России и в целом, данные введенные санкции можно разделить на следующие типы: (1) персональные санкции; (2) санкции, направленные на конкретные секторы экономики; (3) пакет санкций по Крыму; и (4) другие ограничения на межгосударственные обмены и социокультурную коммуникацию. Санкции против конкретных секторов экономики — это в основном финансовые и технические санкции. В рамках финансовых санкций были сокращены и впоследствии запрещены кредиты некоторым банкам, крупным компаниям (таким как "Газпром", "Лукойл" и "Роснефть") и компаниям российского военно-промышленного комплекса. Также было запрещено обращение ценных бумаг и облигаций попавших под санкции компаний и фирм на американском рынке, а на продукцию многих предприятий оборонной промышленности было наложено торговое эмбарго. В связи с техническими санкциями запрещены поставки оборудования и технологий, в частности, для российского топливо-энергетического комплекса (например, морских буровых площадок, комплексов горизонтального бурения и оборудования для подводного бурения), а также для подводных работ по добыче нефти и газа, разведки полезных ископаемых и добычи нетрадиционных углеводородов. Под запрет попали поставки в Россию товаров и технологий двойного назначения с целью сокращения производственных мощностей отечественного военно-промышленного комплекса. Другие ограничения на различные виды взаимодействия привели к приостановке российского участия в различных мероприятиях международного характера, лишение права голоса в заседаниях Союза Европы, запрет на проведение совместных военных учений. Вышеуказанные санкции отразились на негативных явлениях: значительным оттоком капитала, низким иностранным инвестициям и негативным кредитным рейтингом страны, девальвацией в 2014 году, резким ростом инфляции, снижением цен на российскую валюту и спад экономики России. В связи с тем, что почти все топливо-энергетические компании были вынуждены сократить свои инвестиционные программы и пересмотреть утвержденные бюджеты, российскому правительству пришлось выделять средства на поддержку компаний, сильно пострадавших от санкций, что также нашло свое отражение в реальном секторе экономики. При этом наблюдалось серьезное и длительное снижение стоимости топливных ресурсов, что вызвало значительное ухудшение финансового положения ТЭК-компаний, объясняемое неблагоприятным трендом на мировом товарном рынке. При этом мировые эксперты, оценивая результаты влияния санкций 2014 года на экономическое развитие России, отмечают, что с одной стороны, санкционные запреты замедлили рост экономики в стране и потребовали принятия государством мер поддержки предприятий. При этом по прошествии восьми лет можно утверждать, что в этом процессе появились позитивные стороны, такие, как сокращение госдолга и долга корпоративных организаций, осознание необходимости в импортозамещении во многих сферах, независимая банковская система, движущая сила развития местного сектора экономики.

С февраля 2022 года после признания России независимости ЛНР и ДНР, начала специальной военной операции на Украине США, Евросоюз и множество других стран вновь стали применять санкции против России. В этот раз введенные западными странами ограничения направлены на блокирование экономического сотрудничества с Россией, что разрушает производственную цепочку и финансовую стабильность в нашей стране. Российской промышленности и населению угрожают новыми ограничениями, и в первую очередь удар направлен на компании топливо-энергетического сектора, которые теряют рынки сбыта продукции, создававшейся и строившейся годами. Если рассматривать влияние санкций, которые вступили в силу в 2022 году, на отрасли, составляющие топливо-энергетический комплекс, можно качественно оценить возможные последствия и перспективы развития экономики в данном направлении. В газовом секторе снижается добыча и экспорт природного газа: в январе-сентябре 2022 года добыча природного газа в России снизилась на 10,3% до 502,8 млрд. куб. м. и это произошло в основном за счет ПАО "Газпром", добыча которого за первые три квартала 2022 года снизилась на 17,1% до 313,3 млрд кубометров. За этот период экспортные поставки газа сократились на 40,4% до 86,9 млрд. куб. м. [4, стр. 152]. Основными причинами снижения добычи являются сокращение и последующая приостановка поставок по трубопроводу "Северный поток" и сокращение поставок через Украину до 40% от контрактных объемов. Добыча нефти и газового конденсата в России в январе-сентябре выросла на 2,8% до 397,9 млн т. [4, стр. 152]. На основании указанных данных можно предположить, что российским компаниям удалось частично обойти введенные ограничения, касающиеся поставки нефти с шельфа в Европу и Британию, а нереализованные объемы нефти были направлены потребителям Азиатско-Тихоокеанского региона. Производство угля в Российской Федерации в январе-сентябре сократилось на 1,5% до 313 млн т. В первые три квартала экспорт угля составил 147,7 млн. тонн, что на

9% меньше, чем в прошлом году. В основном это связано с отказом стран ЕС покупать отечественный уголь с 10 августа 2022 года [4, стр. 152]. Санкции считаются основным сдерживающим фактором в топливном секторе, который препятствует функционированию и развитию предприятий данной отрасли. Более серьезной угрозой считается сокращение и приостановка поставок нефти по трубопроводам, которую можно относительно легко перенаправить по морю в страны мира, не подпадающие под санкции, введенные недружественными регионами, такими как Евросоюз и Америка. Цепочка поставок нефти на экспорт по морю относительно проста. В настоящее время поставки российской нефти в Индию, Китай и другие страны Юго-Восточной Азии растут. Одной из основных проблем поставок углеводорода морем является то, что у России очень малый собственный танкерный флот, а институциональные аспекты морских перевозок, такие как страхование, освидетельствование, классификация не в полной мере соответствуют мировым стандартам. Западные страны отказываются оказывать услуги по страхованию танкеров, перевозящих российское сырье, поэтому России необходимо расширять внутренний рынок таких услуг. Еще одной проблемой в экономическом секторе считается запрет на экспорт российских нефтепродуктов в Европу в феврале 2023 года. Отечественная нефтепереработка будет направлена в основном на этот рынок, поставляя 10% отечественного бензина и 50% дизельного топлива. Основными потребителями мазута являются страны ЕС и США. Заменить эти нефтепродукты на других рынках очень сложно. Поскольку страны Юго-Восточной Азии и Китай, нацеленные на поставки сырой нефти, имеют достаточные перерабатывающие мощности в своих странах, можно ожидать, что наше топливо будет востребовано на этих рынках только со значительной скидкой. Другим важным фактором является ограничения на закупки странами ЕС российского угольного топлива, которые вступили в силу в августе 2022 года. Относительно хорошие показатели угольной отрасли в первые три квартала 2022 года характеризовались лишь тем, что европейские потребители нарастили максимальные запасы до вступления в силу торгового запрета. С августа 2022 поставки в ЕС были приостановлены, и эти объемы угля были перенаправлены другим потребителям [4, стр. 154]. В целом, для того чтобы иметь возможность поддерживать объемы экспорта топливно-энергетических ресурсов, необходимо с нуля построить объекты местной инфраструктуры, то есть железнодорожных мощностей, портовых погрузочных мощностей, настроить работу по повышению пропускной способности трубопроводов на новые пункты отгрузки, институциональных элементов поддержки международной торговли. Учитывая возможность переработки нефтегазового сырья в России и экспорта уже продукции с высокой добавленной стоимостью, очевидно, что существуют проблемы с созданием соответствующих производственных мощностей. К сожалению, многие технологии отечественной промышленности сильно зависят от импортных компонентов, которые сейчас находятся под действием санкций. Ограничения на экспорт оборудования и технологий для добычи и переработки нефти и газа в Россию в рамках второго, третьего, пятого и шестого пакетов санкций оказывают значительное влияние на развивающуюся в России индустрию сжиженного природного газа (СПГ). На сегодняшний день Российская Федерация испытывает острую необходимость в поставке оборудования крупных СПГ- линий. С уходом иностранных производителей из Российской Федерации обслуживание старых линий по производству СПГ и строительство новых крупных линий по производству СПГ стало проблемой.

Также существуют угрозы по воспроизводству, ремонту и обновлению основного фонда топливного сектора. Проблемы с обслуживанием и ремонтом импортного оборудования также могут возникнуть в связи с ухудшением геополитической ситуации. Например, в электроэнергетике отсутствие отечественных образцов производства газовых турбин большой мощности привело к использованию импортных машин, на долю которых приходится лишь 15 процентов выработки электроэнергии [4, стр. 155]. Таким образом, насыщение местной энергосистемы импортными комплектующими и импортными агрегатами в настоящее время представляет угрозу для надежного и бесперебойного энергоснабжения. Угрозу также представляет уход западных нефтесервисных компаний, таких как Halliburton, Schlumberger, Baker Hughes и Weatherford. Доля рынка этих компаний была довольно высокой и достигала 85 процентов, особенно в оффшорном бизнесе [4, стр. 155]. В ближайшие годы отсутствие современной техники может вызвать определенные проблемы, снижение себестоимости производства на определенных месторождениях, а также проблемы эксплуатации сложных запасов.

Текущие и будущие планы показывают, что Россия нацелена на внутреннее развитие собственного производства необходимого оборудования для отрасли, стремится к импортозамещению, ограничивая инвестиции иностранных банков и компаний. Согласно независимому российскому исследованию, ограничения, введенные Западом в 2014 и 2015 годах, привели к потере 16 процентов ВВП к 2021 году. Это выше, чем по оценкам большинства западных экспертов: в 2022 году, по оценкам большинства западных аналитиков, ВВП России сократился на 6-8 процентов. Около 28 процентов европейского экспорта в Россию напрямую подпадает под санкции ЕС. Российский импорт из ЕС сократился более чем на 50 процентов. Этот экономический спад гораздо меньше, чем ожидал Запад [5, стр. 281]. Такие экономические партнеры, как Китай, Индия и Турция, отказались поддержать западные санкции, а вместо этого использовали возможности углубления коммерческого и финансового сотрудничества с Россией. Саудовская Аравия инвестировала 500 миллионов долларов США в российские энергетические компании. Иран работает над установлением более тесных финансовых связей с новыми партнерами, такими как Северная Корея, Сирия, Венесуэла и Куба [5, стр. 282]. Однако создание новых цепочек поставок,

финансовых каналов и поиск новых торговых партнеров требует времени и сопряжено с различными ограничениями и конкурирующими интересами. Кроме того, Россия сталкивается с открытой оппозицией со стороны государств-членов Евразийского экономического союза. В мае 2022 года импорт российской сырой нефти в Китай вырос на 55% в годовом исчислении и почти на четверть по сравнению с апрелем. В результате поставки сырой нефти достигли рекордного уровня, что позволило России обогнать Саудовскую Аравию в качестве первого поставщика нефти в Китай. Несмотря на запрет ЕС на импорт нефти и нефтепродуктов, объявленный в декабре 2022, Брюссель не смог наложить санкции на греческие судоходные компании, которые доставляют российскую нефть клиентам по всему миру. В настоящее время греческие суда перевозят более 60 процентов морского экспорта российской нефти, и ЕС рассматривает возможность введения запрета на страхование российских нефтяных танкеров, что повлияет на экспорт нефти. Однако российский экспорт нефти по морю не прекратился, а наоборот, поставки увеличились, особенно в первые месяцы действия санкций 2022 года. По данным компании Refinitiv, занимающейся данными о финансовых рынках и инфраструктуре, в период с конца февраля по конец июня 2022 года Великобритания закупила у России дизельное топливо на сумму 800 миллионов фунтов стерлингов. Помимо очищенного топлива, импортируется также российская сырая нефть [5, стр. 283]. Чтобы избежать препятствий со стороны регулирующих органов, резервуары заполняются на 51% энергоносителями из других стран, затем смешанная нефть транспортируется в порт Новороссийска, откуда сотни тысяч баррелей черного золота доставляются на нефтеперерабатывающий завод Exxon Fawley в Хэмпшире. В ближайшем будущем Россия будет расширяться на восток, чтобы поставлять нефть в другие страны, такие как Китай и Индия - Индия и Китай могут стать полезными партнерами, поскольку, по прогнозам ОПЕК, к 2025 году на Индию и Китай будет приходиться 30% мирового спроса на нефть [5, стр. 284].

Западные санкции значительно затрудняют ведение международного бизнеса логистических предприятий. Однако компании успешно могут продолжать деятельность на международной арене в санкционных условиях при условии разработки стратегии корпоративного развития. Корпоративная стратегия международных логистических компаний в условиях санкций должна включать несколько ключевых направлений. Во-первых, сосредоточиться на расширении своего присутствия на рынках, не затронутых санкциями, таких как Восточная Европа, Азия и Латинская Америка. Это требует создания или расширения дочерних компаний, филиалов, представительств и партнерств в этих регионах и адаптации логистических сетей и инфраструктуры к особенностям местных рынков. Во-вторых, следует развивать устойчивые методы и технологии, чтобы снизить зависимость от импорта, который может быть ограничен введенными санкциями. В этом случае компании могут использовать местные ресурсы и технологии и инвестировать в развитие более чистых технологий производства [6, стр. 130]. Перевозка жидкого и твердого углеводородного сырья в указанные страны может осуществляться только судами, и это удобно для российских судоходных компаний. Однако из-за продолжительного спада в судостроительной отрасли с начала 1990-х годов и в результате закрытия производственных мощностей на сегодняшний день у российских судовладельцев очень мало собственных судов, адаптированных для перевозки углеводорода. В результате не только не хватает судов для перевозки необходимых грузов, но и большинство судов, эксплуатируемых российскими компаниями, не являются современными и требуют частого технического обслуживания и ремонта, что делает эксплуатационные расходы все более высокими [7, стр. 46].

Нехватка судов у экспортеров России приводит к значительным снижениям выручки от реализации продукции в страны Азии и частично Европы. Опасаясь санкций со стороны правительства США, Европейской комиссии и некоторых западных стран, компании-судовладельцы включают соответствующие риски в стоимость фрахта. Кроме того, при осуществлении морских перевозок в обязательном порядке подлежат страхованию суда и их грузы, а в период санкций страховые компании значительно увеличивают стоимость оформления и выдачи таких страховых полисов. Это приводит к тому, что российская продукция продолжает реализовываться на мировом рынке со значительными скидками до 30-40% по сравнению с аналогичной продукцией других стран. В постсоветское время гражданская судостроительная отрасль России, в отличие от военного судостроения, где заказчиком выступало Министерство обороны РФ, пришла в сильный упадок из-за отсутствия заказов на строительство судов от российских компаний, на сегодняшний день значительная часть судовладельцев ориентирована на размещение заказов на судостроительных верфях Южной Кореи, Китая, Малайзии и других стран. Однако ситуация с заказами отечественным верфям быстро улучшилась после принятия двух постановлений [8,9], согласно которым квота на вылов морских живых ресурсов, предоставляемая рыбакам, зависит от наличия рыболовных судов местной постройки или инвестиционных контрактов на их строительство. Постановления также предусматривают распределение квот в зависимости от цели инвестиций (например, технологические тралы разной длины, рыболовные суда разного тоннажа, пресноводные тралы для различных рыболовных бассейнов и т.д.). В общей сложности государство решило выделить 20 процентов квоты на инвестиционные цели. Простая концепция предоставления квоты в обмен на инвестиционные проекты в судостроении оказалась успешной, и в рамках программы «квота под киль» было построено более 100 судов. Следует отметить, что проекты по рыболовству и краболовству почти всегда индивидуальны, так как разрабатываются для конкретных клиентов, которые планируют

вести промысел этих биологических ресурсов в конкретных условиях, таких как глубина погружения трала, тип трала, лимиты вылова и районы промысла. Это затрудняет серийное строительство судов, увеличивая время и стоимость производства. В то время как рыболовные суда имеют различные конструкции в зависимости от их использования и региона, в котором они работают, размеры нефтяных танкеров уникальны. Эти размеры определяются их дедвейтом, разницей между полным и порожним водоизмещением, а также способностью проходить по важнейшим судоходным путям мира. Танкеры типа Panamax грузоподъемностью 65 000 тонн и танкеры типа Suezmax грузоподъемностью 150 000 тонн могут проходить через Панамский канал. В настоящее время наибольшим спросом пользуются танкеры типа Aframax (нефтяные танкеры дедвейтом от 80 000 до 120 000 тонн) [7, стр. 46].

Государство должно поощрять строительство таких судов российскими компаниями путем введения правил, аналогичных правилам квотирования для рыбаков. Государство также могло бы заинтересовать российских судовладельцев с помощью различных налоговых и других льгот, а также через деятельность Ассоциации судовладельцев РФ, которая могла бы отвечать за строительство танкеров и балкеров. Спрос на такие суда неуклонно растет. Кроме того, прагматичность государственного влияния на российскую судостроительную промышленность проявляется в том, что судостроение является ключевой отраслью для многих других видов производства. Таким образом, для быстрого и эффективного адаптирования отечественных судостроителей к санкциям необходима срочная разработка комплексных организационно-правовых мер по созданию максимально комфортных условий производства в регионе. Правовая мера должна учитывать и изменения национального законодательства, а также особенности правовой системы потенциальных иностранных государств-заказчиков. С организационной точки зрения, необходимо появление крупного гарантийного заказчика в лице российского государства, заинтересованное строительством судов различных классов. Совместные законодательные и организационные меры развития отечественного грузоперевозочного комплекса позволят нашей стране стать лидером в данной отрасли, обеспечат экономическую и финансовую устойчивость и независимость России.

Сложившаяся ситуация в мире и объемы месторождений нефти, угля и газа, разрабатываемых вдоль арктического побережья, требуют применения в сфере перевозки полезных ископаемых наличие современных российских судов ледового класса, способных преодолевать ледовые поля Северного морского пути. Такие грузовые суда могут быть построены практически по прямой линии по некоторым типовым проектам, разработанным национальными конструкторскими бюро или другими конструкторами по заказу государства. В то же время практическая роль морской грузовой логистики может возрасти, и инициатива Северного морского пути (СМП) является одним из первых драйверов увеличения этого потенциала. Северный морской путь - крупнейший инфраструктурный проект, в котором Россия будет играть ведущую роль в глобальной морской логистике. Северный морской путь также обеспечивает национальную безопасность в интересах России и способствует созданию надежных цепочек поставок, транспортно-логистических связей и бесперебойных процессов экономической деятельности в Арктике, где добывается более 75% всего природного газа [10, стр. 114].

Ранее Северный морской путь не являлся важным транспортным коридором в международной морской логистике: на первом месте был Суэцкий канал, где глобальные цепи поставок были в девять раз более перегружены, чем в арктическом транспортном коридоре. Основным препятствием для увеличения масштабов морских перевозок в арктическом транспортном коридоре является ледокольный флот, отсутствие которого делает невозможным увеличение объемов морской логистики. Одной из проблем развития и функционирования Северного морского пути является ограниченность существующей инфраструктуры этой транспортной цепочки поставок. Фактически, большинство арктических портов были построены в 1960-х годах и имеют ограниченные возможности по приему морских грузов объемом около 20 000 тонн [10, стр. 114]. Сегодня эти показатели крайне недостаточны. Следующим препятствием на пути использования Северного морского пути является недостаточная глубина воды на маршруте. Некоторые маршруты не имеют достаточной глубины для прохода крупных судов, таких как нефтяные танкеры и газовозы.

Кроме того, препятствия, связанные с политическими факторами, возникают в периоды геополитической конфронтации между Россией и Западом. Еще одной угрозой является эмбарго на транспортировку нефти по морю. Сокращение поставок углеводородов на европейский рынок уменьшило поток грузов через российские арктические порты, где нефть и газ являются основными товарами. Однако увеличение объема внешней торговли между Россией и Китаем оживило морские грузоперевозки по Северному морскому пути. Согласно официальным данным о грузопотоке с использованием логистики морского транспорта через коридор Северного морского пути, объем зарубежных грузоперевозок в 2022 году составил всего 200 000 тонн груза. В то же время общий объем грузов, перевозимых по Северному морскому пути в 2022 году, увеличился до 34 млн тонн [10, стр. 114]. Таким образом, часть иностранных перевозок была замещена внутренними заказами. В то же время следует отметить, что целевой показатель грузоперевозок по Северному морскому пути на 2024 год составляет 80 миллионов тонн. [10, стр. 114]. Повышение глобальной температуры и таяние полярных льдов открывают Северный морской путь (СМП) для торговли и бизнеса.

В настоящее время интерес к Арктике является наиболее активным у Китая и имеет два основных измерения: политическое и экономическое. Будучи одним из крупнейших потребителей нефти и природного газа, при том, что Китай производит только 1,8 процента и 0,7 процента мировой нефти и природного газа соответственно, импорт является важной частью китайской экономики [11, стр. 135], особенно из-за высокого содержания серы в китайской нефти.

Взаимодействие России и Китая в Арктике является основой взаимных интересов и перспектив для сотрудничества, через которые две страны стремятся не только достичь социально-экономических целей, но и сообща выйти на желаемый уровень устойчивого развития. Россия выступает против "интернационализации" Арктики и изначально противилась включению Китая в Арктический совет в качестве наблюдателя. Однако Китаю удалось сохранить нейтралитет и не ввязываться в геополитический конфликт между Россией и Западом из-за Арктики, а в феврале 2022 года Россия начала специальную военную операцию в Украине, что в очередной раз изменило геополитику мира. Совет объявил о приостановке текущего сотрудничества и совместной деятельности с Россией. Это создало новые возможности для китайских компаний инвестировать в Россию и сотрудничать с ней, однако на данном этапе Китай проявлял осторожность в своей дипломатии, опасаясь, что сотрудничество с Россией может негативно отразиться на его будущих интересах в Арктике. В качестве альтернативной стратегии Китай ищет более независимые и самодостаточные пути реализации своих арктических амбиций. Тем не менее, многие китайские государственные предприятия продолжают оказывать техническую помощь российским арктическим проектам. Китай заявил, что будет продолжать нормальную торговлю с Россией и отказался участвовать в финансовых санкциях, наложенных на Россию. Использование китайского юаня может позволить Китаю избежать заторов, вызванных санкциями на торговлю углеводородами. Кроме того, продолжение торговли России с другими восточными партнерами, такими как Индия, предоставляет Китаю больше возможностей для беспрепятственной торговли с Россией. Два политических банка Китая - Эксимбанк и Банк развития Китая, продолжают финансировать китайско-российские совместные энергетические предприятия [11, стр. 135].

Никто не отрицает, что глобальный геополитический сценарий быстро меняется и что Запад теряет свое доминирование в международной торговле, бизнесе и финансовых системах. Готовность новых государств, таких как Турция (член НАТО) и Саудовская Аравия (давний союзник США), присоединиться к БРИКС является явным свидетельством того, что политическое и экономическое доминирование смещается на восток. Несмотря на свою географическую изоляцию и очаговый характер, Арктика хорошо интегрирована в глобальную геополитику и будет неотъемлемой частью этого глобального сдвига. С ростом интереса неарктических государств к социально-экономическим инвестициям в Арктику и укреплением таких организаций, как БРИКС и ШОС, следует ожидать уменьшения доминирования Запада в арктических делах. России удалось сохранить, а точнее, значительно укрепить геополитические отношения со своими восточными партнерами, такими как Китай, Индия, Иран и Саудовская Аравия. Поэтому не исключено, что такие восходящие державы, как Китай, Индия и Сингапур, будут сотрудничать с Россией для создания «Арктического совета 2.0» в будущем [11, стр. 136]. Конечно, это вряд ли произойдет в ближайшее время из-за противодействия западных стран в Арктике, но полностью исключать такую возможность нельзя. В условиях таяния полярных льдов и вечной мерзлоты из-за глобального потепления Северный морской путь, несомненно, станет отличным направлением инвестицией для Китая, который, как ожидается, максимально использует эту возможность.

Современная социально-экономическая ситуация в России и мире крайне напряженная. Санкции западных стран направлены на ограничение экономического сотрудничества с Россией и разрушение производственной цепочки и финансовой стабильности нашей страны. Глобальный энергетический кризис, вызванный "зеленым" переходом, усугубляется эмбарго на российские топливно-энергетические ресурсы. Существующая система энергоснабжения, успешно выстроенная в течение десятилетий в Европе и многих других странах, сегодня претерпевает серьезные изменения. Цели европейских стран по обеспечению энергетической безопасности, декарбонизации и самодостаточности за счет возобновляемых источников энергии до сих пор не были полностью реализованы. Разрыв большинства энергетических, логистических и финансовых связей между западными странами и Россией привел к высоким колебаниям мировых цен на энергоносители и многие производные, нестабильности рынка, кризисам в энергоемких секторах экономики и социальной напряженности. Кроме того, в результате санкционного давления на нашу страну возникли новые угрозы для российской промышленности и населения. В первую очередь под ударом оказались компании топливно-энергетического комплекса, потерявшие рынки сбыта своей продукции, которые они создавали и наращивали годами. Сейчас перед нашей страной стоит беспрецедентный пакет санкций. Преодоление существующих экономических и организационных ограничений российского топливно-энергетического комплекса рассматривается как основная задача на ближайшее будущее. Поскольку полный уход России с мирового топливно-энергетического рынка не отвечает ни нашим интересам, ни интересам других участников рынка, необходимо как можно скорее договориться о поставках газа, угля и нефти на рынки дружественных стран. В заключение следует отметить, что мы должны постоянно решать логистические трудности в транспортировке топливно-энергетических ресурсов, в основном за счет собственных усилий. Развитие верфей для строительства собственного флота поддержит отечественную экономику, окажет положительное влияние на

металлургическую промышленность и другие смежные отрасли, поможет снизить уровень безработицы. В последние годы тенденция к насыщению отечественного производства импортным оборудованием в определенной степени определялась выбором оптимального варианта, а также особенностями тендерных закупок. В ближайшем будущем отрасль рассчитывает использовать хорошее оборудование отечественного производства и модернизировать его в соответствии с новейшими технологиями. Это требует мониторинга и прогнозирования потребностей топливно-энергетического комплекса и реализации мер государственной поддержки отечественного машиностроительного и судостроительного комплекса для замещения импорта производственного оборудования.

Пристатейный библиографический список:

1. Шаханов С.Н. Санкции как инструмент геополитики и принуждения в построении мирового порядка // Международный научный журнал «Слово в науке». – 2023. – Выпуск 11 / Январь.
2. Спартак А.Н., Чекина Т.Н. Торгово-экономическое сотрудничество России со странами Европы до и после начала специальной военной операции // Российский внешнеэкономический вестник. – 2023. – № 2.
3. Голубчик А.М., Пак Е.В. Российский экспорт нефти и «ценовой потолок»: адаптация возможна // Российский внешнеэкономический вестник. – 2023. – № 1.
4. Пыхов П.А. Топливо-энергетический комплекс России в условиях санкционных ограничений // Московский экономический журнал. – 2022. – № 12.
5. Кудинова М.Г., Козлов В.В., Елистратова Т.Г., Цивилева Л.В., Павлов Р.В. Стратегия развития нефтегазовой отрасли России в условиях экономических санкций // Инновации и инвестиции. – 2022. – № 11.
6. Левченко Н.В. Корпоративная стратегия международной логистической компании в условиях санкций запада // Инновации и инвестиции. – 2023. – № 4.
7. Тихомиров В.П., Гомонов Н.Д., Труш В.М. Правовые и организационные меры санкционной адаптации судостроения России // Юридическая наука. – 2023. – № 2.
8. Постановление Правительства РФ от 25 мая 2017 г. № 633 (ред. от 12.05.2022) «О требованиях к объектам инвестиций и инвестиционным проектам в области рыболовства, а также о порядке расчета обеспечения реализации указанных инвестиционных проектов» // Собрание законодательства РФ. – 2017. – № 23. – Ст. 3332.
9. Постановление Правительства РФ от 29 мая 2017 г. № 648 (ред. от 12.05.2022) «О закреплении и предоставлении доли квоты добычи (вылова) водных биологических ресурсов, предоставленной на инвестиционные цели в области рыболовства для осуществления промышленного рыболовства и (или) прибрежного рыболовства» // Собрание законодательства РФ. – 2017. – № 23. – Ст. 3345.
10. Палилов Д.Е. Политико-экономические особенности эксплуатации северного морского пути в условиях геополитического противостояния // Политические проблемы международных отношений, глобального и регионального развития. Социально-гуманитарные знания. 2023. – № 3Б. .
11. Грейз Г.М., Кузьменко Ю.Г., Босе У. Китайские интересы в российской Арктике на фоне западных санкций против России и меняющегося геополитического глобального сценария // Мир науки и мысли. – 2023. – № 1.

Для цитирования: Семенова Е.Г. Перспективы применения МАНС на территории Арктики и Антарктики и правовые аспекты регулирования эксплуатации таких судов / науч.рук. Я.Е. Бразовская; ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. – 2023. – № 2(20). – С. 37-40.

Семенова Е.Г.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ СУДОВ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ В ПОЛЯРНЫХ ШИРОТАХ¹

Аннотация. На данный момент довольно большой популярностью в области мировой экономики и логистики обладают арктический и антарктический регионы. Эти территории можно охарактеризовать следующим образом: удаленность от центра цивилизации, труднодоступность, неблагоприятные климатические условия. Однако не смотря на вышеперечисленные характеристики, испокон веков Арктика и Антарктика привлекали к себе внимание с точки зрения экономики и промышленности. С каждым годом растет необходимость в освоении этих регионов для добычи минеральных и природных ресурсов, поэтому в арктическом и антарктическом регионах применяются самые передовые технологии для проведения различных исследований, а также для осуществления различных промышленных и логистических функций. Так, в данной статье анализируется непосредственно возможность применения такой технологии как автономные суда. Ставится цель сформулировать предложения о том, как можно было бы применить автономные суда в полярных полушариях Земли, а также обозначить нормативно-правовую возможность применения данных судов в обозначенных регионах.

Ключевые слова: Арктика, Антарктика, морские автономные и дистанционно управляемые надводные суда, полярные воды, полярное право.

LEGAL ASPECTS OF REGULATING THE OPERATION OF AUTONOMOUS MARINE VESSELS AND PROSPECTS FOR THEIR APPLICATION IN POLAR LATITUDES

Abstract. Now, the Arctic and Antarctic regions are quite popular in the field of world economy and logistics. These territories can be characterized as follows: remoteness from the center of civilization, inaccessibility, unfavorable climatic conditions.

¹ Статья подготовлена под научным руководством Я.Е. Бразовской – доцент кафедры Международного и морского права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург, Россия.

However, from time immemorial, they have attracted attention from the point of view of economics and industry. Every year there is a growing need for the development of these regions for the extraction of mineral and natural resources, therefore, a variety of technologies are used in the Arctic and Antarctic regions to conduct various studies. This article will analyze the possibility of using such technology as maritime autonomous surface ships. The aim is to formulate proposals on how autonomous ships could be used in the polar hemispheres of the Earth, as well as to identify the regulatory and legal possibility of using these vessels in the designated regions.

Key words: Arctic, Antarctic, marine autonomous and remotely controlled surface ships, polar waters, polar law.

В настоящее время технологии не стоят на месте и стремительно развиваются. С каждым днем возрастает число судов новых типов, а также идет процесс усовершенствования их конструкций, оборудования, увеличивается степень их автоматизации. Россия уже завершила отработку технологий, которые стали настоящей революцией в морском судовождении. Речь идет об автономных судах, на которых впервые в мире были внедрены автономные системы судовождения, благодаря которым уменьшается количество экипажа на борту.

В данной статье будет идти речь о морских автономных судах, (далее – МАНС), в англоязычной терминологии MASS – Maritime Autonomous Surface Ships. Можно предположить, что эксплуатация данной категории судов в России будет регулироваться прежде всего Кодексом торгового мореплавания РФ (далее- Кодекс), так как на данный момент именно этот кодекс является основным законодательным актом в сфере торгового мореплавания, при этом стоит отметить, что к торговому мореплаванию Кодекс также относит разведку и разработку минеральных и других ресурсов, перевозку грузов, защиту и сохранение морской среды.

Важно отметить, что 27 ноября 2021 года была утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года, в ходе которой в Государственную Думу был внесен на рассмотрение законопроект № 48133-8 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации (о правовом регулировании эксплуатации автономных судов)». Так, с 19 апреля 2022 по прошествии первого чтения, законопроект рассматривается непосредственно Государственной Думой, в ходе чего ставятся следующие цели: принять законопроект в первом чтении и представить поправки к законопроекту.

Если же говорить конкретно о регулировании эксплуатации автономных судов в полярных водах, то в данной сфере предположительно будут применяться непосредственно такие правовые акты, как Полярный кодекс, Договор об Антарктике, Федеральный закон от 05.06.2012 № 50-ФЗ «О регулировании деятельности российских граждан и российских юридических лиц в Антарктике», а также Правила плавания в акватории Северного морского пути. Кроме того, важно упомянуть, что Российский морской регистр судоходства также содержит в себе правила эксплуатации судов, среди которых есть и Положения по классификации морских автономных и дистанционно управляемых надводных судов (МАНС) [1].

Территории Арктики и Антарктики характеризуются не только экстремально низкими температурами, но и труднодоступностью, а также меняющимися из-за температурных аномалий ландшафтами. В таких условиях человеку работать довольно трудно и опасно, именно поэтому можно было бы использовать автономные суда в целях выполнения работ, которые обычно выполняют люди. К примеру, автономные суда могли бы применяться в сфере морских исследований. Арктика подвержена различным климатическим аномалиям, в том числе связанным и с изменением средних показателей температуры.

Из-за таяния ледников меняется ландшафт окружающей территории. Например, два года назад в Арктике был открыт новый остров, который все это время скрывался под ледяным покровом. Остров был обнаружен российскими школьниками дистанционно в результате обработки спутниковых снимков [7]. Так, автономные суда также могут применяться для того, чтобы было легче исследовать новые территории, ведь подобными судами можно управлять дистанционно, и с помощью них исследовать ту территорию, в которую было бы опасно заходить на судах с людьми. Благодаря использованию автономного судна, не придется рисковать человеческими жизнями в условиях постоянно тающих ледников, и при этом можно будет исследовать труднодоступные территории, совершать различные открытия и фиксировать изменения в ландшафте.

Стоит упомянуть также об актуальности проблемы незаконного рыболовства на территории Арктики. Уже неоднократно поднимался вопрос о том, что необходимо ужесточить борьбу с незаконным рыбным промыслом на территории Арктической зоны РФ. Это можно сделать с помощью автономных судов, которые могут быть задействованы в качестве специального патруля, задачей которого был бы осмотр местности на предмет наличия различных правонарушений в сфере рыболовства.

Применительно к использованию МАНС в Антарктике, отметим, что южная полярная область земного шара включает в себя материк - Антарктиду. Так, автономные суда могли бы применяться для осуществления перевозок различных грузов между полярными станциями, находящимися в Антарктиде. Например, можно было бы осуществлять безопасные перевозки со станции «Новолазаревская» до станции «Мирный» или «Беллинсгаузен». Они находятся на довольно большом расстоянии друг от друга, поэтому такие перевозки без существенного задействования в них персонала были бы очень актуальны, ведь автономные суда могли бы перевозить различное оборудование и технику, а также продукты и медикаменты. Также стоит упомянуть и о том, что с помощью таких автономных перевозок можно было

бы наладить и международное сотрудничество в сфере исследований и взаимопомощи между странами, у которых также созданы станции на территории Антарктиды.

Для того, чтобы провести правовой анализ возможности использования автономных судов в качестве специально автоматизированного судна для проведения морских научных исследований, для применения в качестве патруля, чтобы осуществлять осмотр местности по вопросу выявления правонарушений в области рыболовства, а также для использования в водах Антарктики, следует обратиться прежде всего к Международному кодексу для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс). Кодекс разработан с целью дополнения существующих инструментов ИМО для повышения безопасности эксплуатации судов и ограничения ее влияния на людей и окружающую среду в удаленных, уязвимых и потенциально отличающихся суровым климатом полярных водах.

Полярный кодекс определяет, что судно, эксплуатируемое в полярных водах, должно соответствовать определенным характеристикам и соблюдать дополнительные требования: на судне должно находиться специальное оборудование, например, специальные средства для очистки растаявшего льда или же снега, а также оборудование для удаления льда с электрических и пневматических устройств; при постройке судна должны использоваться материалы, которые были бы способны выдержать экстремальную температуру; конструкции судов, имеющих ледовые усиления, должны выдерживать определенные нагрузки; на судне должна быть навигационная система для получения информации о ледовых условиях. Всем этим требованиям должно соответствовать и автономное судно, в том числе, экипаж должен также иметь специальную подготовку как для минимального управления на самом судне, так и для управления судном дистанционно.

Кроме того, в Полярном кодексе обозначены различные типы судов: суда категории А, В, и С. Эти типы судов отличаются друг от друга тем, что могут эксплуатироваться при определенных условиях. Судно категории А предназначено для эксплуатации в полярных водах как минимум в среднем однолетнем льду, судно категории В может эксплуатироваться в тонком однолетнем льду, а судно категории С предназначено для эксплуатации в открытой воде, то есть в большом судоходном пространстве, на котором сплоченность морского льда либо менее 1/10 поверхности воды. Анализируя положения Полярного кодекса, возможно предположить, что автономное судно стоит относить к категории С, так как таким образом судно будет соответствовать наименьшему риску его эксплуатации и можно будет задействовать наименьшее количество специального персонала на борту.

Стоит также сказать о том, что каждое судно, к которому применяется Полярный кодекс, должно иметь на борту действующее свидетельство судна полярного плавания. Для того, чтобы получить свидетельство судну категории С, к которому предположительно будет относиться автономное судно, достаточно будет провести документарную проверку и проверку оборудования судна [3].

Необходимо обратить внимание на то, что Международная морская организация (ИМО) выделяет следующие степени автоматизации МАНС:

Степень 1: Судно с автоматизированными процессами и поддержкой принятия решений: на борту судна находится некоторый персонал для того, чтобы управлять им и контролировать судовые системы и функции, хотя и некоторые операции могут быть автоматизированы, но всегда должны быть моряки, которые смогут взять управления судном на себя.

Степень 2: Дистанционно управляемое судно с моряками на борту: судно управляется из другого места. На борту имеются моряки, которые могут осуществлять контроль и управлять бортовыми системами и функциями.

Степень 3: Дистанционно управляемое судно без моряков на борту: судно управляется дистанционно, при этом на борту нет моряков.

Степень 4: Полностью автономное судно: операционная система судна способна самостоятельно принимать решения и определять действия [8].

Применительно к эксплуатации МАНС на территории Арктики и Антарктики, следует иметь в виду, что оптимальным будет применять судно со второй или третьей степенью автоматизации, так как дистанционное управление будет самым оптимальным решением для применения автономных судов в полярных районах.

Необходимо также обратиться к Федеральному закону от 05.06.2012 № 50-ФЗ «О регулировании деятельности российских граждан и российских юридических лиц в Антарктике». Прежде всего стоит понимать, что, как и любая другая деятельность, эксплуатация автоматизированных судов в Антарктике будет также регулироваться государством, и как гласит статья 6 вышеупомянутого закона, «российские граждане и российские юридические лица, которые планируют осуществлять деятельность в Антарктике, обязаны получить разрешение» [6]. Кроме того, следует иметь в виду, что, основываясь на предложениях федеральных органов исполнительной власти, Правительство Российской Федерации принимает решения об организации и о проведении инспекций в Антарктике, в том числе инспекций расположенных в Антарктике станций, установок и оборудования, а также морских судов и воздушных судов в пунктах разгрузки и погрузки грузов или персонала в Антарктике в соответствии со статьей 7 Договора об Антарктике [5].

Вышеупомянутые меры необходимо соблюдать в совокупности с мерами упомянутого выше Полярного кодекса, а именно: судно должно быть оснащено специальным оборудованием, а в конструкции судна должны использоваться специальные материалы, способные выдержать низкие температуры.

Отметим, что помимо разрешения, которое должны получить российские граждане и юридические лица при осуществлении определенной деятельности, должна быть получена лицензия. Такая лицензия необходима в том случае, если автономными судами будет осуществляться транспортировка, разгрузка и погрузка опасных грузов (сжатые, сжиженные или растворенные газы; едкие и коррозионные соединения; элементы с высокой взрывоопасностью; радиоактивные элементы; жидкости, которые легко загораются; вещества с ядовитыми или инфекционными свойствами; соединения, способные к самовозгоранию; пероксиды). Статьей 11 ФЗ «О регулировании деятельности российских граждан и российских юридических лиц в Антарктике» также предусмотрена гражданско-правовая, дисциплинарная, административная, уголовная ответственность за нарушение настоящего Федерального закона, других федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регулирующих отношения, возникающие при осуществлении российскими гражданами и российскими юридическими лицами деятельности в Антарктике.

В заключении следует отметить, что автономные суда обладают вполне реальной перспективой эксплуатации в полярных широтах. МАНС могут найти широкое применение на территории Арктики и Антарктики как в качестве автономного транспорта для осуществления грузоперевозок между полярными станциями, так и в качестве безопасного автоматизированного судна на дистанционном управлении для проведения морских исследований, а также в качестве патрулирующего судна для ужесточения борьбы с незаконным рыболовством на территории арктической зоны РФ.

Проанализировав Полярный кодекс и Федеральный закон «О регулировании деятельности российских граждан и российских юридических лиц в Антарктике», можно сделать вывод, что судно, эксплуатируемое в полярных водах, должно соответствовать определенным характеристикам и соблюдать дополнительные требования, а юридическое или физическое лицо, занимающееся эксплуатацией таких судов, должно обладать специальным разрешением или, при необходимости, лицензией.

Стоит отметить, что уже на данный момент идет работа над тем, чтобы внести в Кодекс торгового мореплавания РФ дополнения, которые будут касаться непосредственно правового регулирования эксплуатации автономных судов. Так, эксплуатация МАНС приобретет совершенно новые правовые черты, однако усовершенствование только Кодекса торгового мореплавания недостаточно. Необходимо также провести работу над Положениями по классификации морских автономных и дистанционно управляемых надводных судов (МАНС), ведь на данный момент Положения прежде всего разработаны для формирования указаний по осуществлению технического наблюдения за проектированием и постройкой морских автономных и дистанционно управляемых надводных судов, однако пока в Положениях нет указаний на то, как необходимо применять автономные суда непосредственно в полярных водах. Если же говорить о международных правовых актах, то прежде всего следует обратить внимание на Договор об Антарктике и Полярный кодекс, так как их положения необходимо корректно адаптировать в российскую правовую систему

Пристатейный библиографический список:

1. Положения по классификации морских автономных и дистанционно управляемых надводных судов (МАНС). [Электронный ресурс]. // Режим доступа: <https://lk.rs-class.org/regbook/rules?ln=ru> / (дата обращения: 26.02.2023).
2. Русское географическое общество. [Электронный ресурс]. // Режим доступа: <https://www.rgo.ru/ru/article/rossiyskie-shkolniki-otkryli-novyy-ostrov-v-arktike> / (дата обращения: 26.02.2023).
3. Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс). [Электронный ресурс]. // Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/420376046?marker=7E60KE> / (дата обращения: 26.02.2023).
4. ЮНКТАД, официальный сайт. [Электронный ресурс]. // Режим доступа: <https://unctad.org/news/transport-newsletter-article-no-97-fourth-quarter-2022> / дата обращения: 26.02.2023).
5. Договор об Антарктике. [Электронный ресурс]. // Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/antarctic.pdf / дата обращения: 26.02.2023).
6. Федеральный закон от 05.06.2012 N 50-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «О регулировании деятельности российских граждан и российских юридических лиц в Антарктике». [Электронный ресурс]. // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_130744/a9bc6179d8ae9fb0e2934779a7727bd49e73882f/ / (дата обращения: 26.02.2023).
7. Российские школьники открыли новый остров в Арктике (14.07.2020). [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rgo.ru/ru/article/rossiyskie-shkolniki-otkryli-novyy-ostrov-v-arktike>
8. Official website of UNCTAD. [Электронный ресурс]. // Режим доступа: <https://unctad.org/news/transport-newsletter-article-no-97-fourth-quarter-2022>



РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Для цитирования: Федосеева М.Н. Строгая ответственность в Англии и США / науч.рук. Ю.С. Цветкова; ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2023. - № 2(20). - С. 41-43.

Федосеева М.Н.
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

СТРОГАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В АНГЛИИ И США¹

Аннотация. В статье рассматривается институт строгой ответственности в уголовном праве Англии и США. Автор анализирует различные аспекты данного института, включая его историю, основные принципы, преимущества и недостатки, а также сравнение между системами Англии и США. Особое внимание уделено проблемам, связанным с мерами по предотвращению злоупотреблений строгой ответственностью, а также справедливости и эффективности применения этого института.

Ключевые слова: строгая ответственность, уголовное право, Англия, США, принципы, преимущества, недостатки, злоупотребления, справедливость, эффективность.

STRICT LIABILITY IN ENGLAND AND THE USA

Abstract. The article examines the institution of strict liability in criminal law in England and the United States. The author analyzes various aspects of this institution, including its history, basic principles, advantages and disadvantages, as well as a comparison between the English and American systems. Special attention is paid to issues related to measures to prevent abuses of strict liability, as well as the fairness and effectiveness of the application of this institution.

Keywords: strict liability, criminal law, England, USA, principles, advantages, disadvantages, abuses, fairness, effectiveness.

Строгая ответственность – это концепция в уголовном праве, в соответствии с которой лицо может быть привлечено к уголовной ответственности без необходимости доказывать его вину в совершении преступления. Этот принцип применяется в различных странах мира, включая Англию и США.

В Англии и Уэльсе, строгая ответственность используется в некоторых уголовных делах, где законодательство требует от подсудимого доказать свою невиновность. Это, как правило, относится к делам, связанным с общественной безопасностью или здоровьем, например, нарушение требований пожарной безопасности или неправильное хранение взрывчатых веществ. В таких случаях, если подсудимый не может доказать, что он принимал все необходимые меры предосторожности, чтобы предотвратить нарушение, то он может быть признан виновным. [2]

В США, строгая ответственность является более широко распространенной. Она применяется в отношении многих преступлений, включая преступления, связанные с продуктами питания, лекарствами и автомобильными производителями. Например, в случае производства и продажи продуктов питания с небезопасным содержанием, компания может быть привлечена к ответственности даже в том случае, если не было умышленного нарушения правил.

Существует несколько причин, по которым в некоторых случаях используется строгая ответственность. Во-первых, это позволяет быстрее и эффективнее привлекать к ответственности тех, кто не выполняет необходимые меры предосторожности. Во-вторых, это заставляет компании более серьезно относиться к безопасности и качеству своих продуктов. Кроме того, строгая ответственность также помогает защищать права потребителей и общественного здравоохранения.

Однако, строгая ответственность также может вызывать определенные проблемы в уголовном правосудии.

В США жестокие и серьезные уголовные наказания играют также важную роль в системе уголовного правосудия. Система уголовного права в США характеризуется широким разнообразием уголовных наказаний, которые могут варьироваться от штата к штату и в зависимости от тяжести преступления.

Среди примеров строгих уголовных наказаний в США можно отметить возможность применения смертной казни, которая, несмотря на определенные ограничения и оспаривания, продолжает использоваться в некоторых штатах. Кроме того, существуют такие уголовные наказания, как пожизненное заключение без возможности условно-досрочного освобождения, длительные сроки лишения свободы и т.д.

Несмотря на то, что в США тоже проводятся реформы в области уголовного права и многие штаты пересматривают свои подходы к уголовному правосудию, строгая ответственность по-прежнему остается ключевым элементом системы уголовного права.

Также следует отметить, что как в Англии, так и в США существует ряд организаций и общественных групп, которые выступают за более гуманные и пропорциональные уголовные наказания. Некоторые из этих групп стремятся к полной ликвидации смертной казни и уменьшению сроков лишения свободы. [4]

¹ Статья подготовлена под научным руководством Ю.С. Цветковой – старший преподаватель кафедры Международного и морского права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург, Россия.

Тем не менее, вопрос о строгой ответственности в уголовном праве остается актуальным и спорным. С одной стороны, есть аргументы в пользу такого подхода, связанные с необходимостью дисциплины, устрашения и защиты общества от преступников. С другой стороны, есть опасения, что слишком строгие уголовные наказания могут привести к несправедливости и нарушению прав человека. Институт строгой ответственности - это важная часть уголовного права Англии и США, который направлен на предотвращение преступлений и наказание преступников. Несмотря на различия в применении этого института в разных странах, его цель остается одинаковой - создание юридической среды, в которой нарушения закона являются неприемлемыми и имеют серьезные последствия.

В Англии институт строгой ответственности проявляется в использовании различных видов наказаний, включая лишение свободы, штрафы и запрет на занятие определенными видами деятельности. В США этот институт включает в себя также возможность применения смертной казни.

Однако, существует дискуссия относительно эффективности этого института. Некоторые исследователи утверждают, что строгое наказание не всегда является наилучшим решением для предотвращения преступлений и уменьшения уровня преступности. Например, ряд исследований показал, что строгое наказание не всегда снижает уровень преступности, а наоборот, может привести к повышению уровня насилия и более жестоким преступлениям.

В то же время, существует и контраргумент, что строгое наказание может быть эффективным в предотвращении преступлений и уменьшении уровня преступности, если применяется в сочетании с другими мерами, такими как социальные и экономические реформы и профилактические программы. [1]

Кроме того, стоит учитывать, что строгое наказание может привести к некоторым негативным последствиям для общества, таким как переполнение тюрем, высокие расходы на их содержание, увеличение степени социальной изоляции преступников и их рецидивизм.

В целом, институт строгой ответственности является важной частью уголовного права Англии и США, направленной на борьбу с преступностью и обеспечение безопасности общества.

Таким образом, строгая ответственность в уголовном праве Англии и США имеет долгую историю и является неотъемлемой частью уголовной правосудной системы этих стран. Она была введена для обеспечения справедливости и предотвращения преступлений, путем применения жестких мер наказания к тем, кто нарушает закон. Однако, вопрос о ее эффективности остается открытым, и дискуссии на эту тему продолжают. [5]

В США строгая ответственность существует в виде множества законов и положений, таких как трехкратная ответственность, жесткие санкции за нарушения иммиграционных законов и т.д. В Англии она выражается через систему общих принципов, таких как презумпция невиновности и принцип двойного уголовного преследования.

Хотя на первый взгляд кажется, что строгая ответственность является эффективным способом предотвращения преступлений, многие критики считают, что она не учитывает индивидуальные обстоятельства и может приводить к несправедливым наказаниям. Кроме того, она может иметь негативный эффект на общество, так как может создать впечатление, что правоохранительные органы имеют излишнюю власть.

Несмотря на это, строгая ответственность продолжает оставаться неотъемлемой частью уголовной правосудной системы Англии и США, и ее применение остается актуальным в наши дни. Справедливость и эффективность системы наказания должны оставаться приоритетами для правительств и общества в целом. Поэтому, дальнейшие исследования и обсуждения на эту тему могут способствовать улучшению системы уголовного правосудия в этих странах [6].

В заключении следует отметить, что строгая ответственность в уголовном праве Англии и США является важным институтом, направленным на обеспечение безопасности и справедливости в обществе. Несмотря на то, что его применение может вызывать споры и критику, этот институт остается необходимым в современном мире, где преступность неизбежно присутствует.

Система уголовного права Англии и США достаточно различна, но в обоих случаях строгая ответственность является неотъемлемой ее частью. Английское уголовное право более традиционно и консервативно, в то время как американское уголовное право более инновационно и прогрессивно. Однако обе системы стремятся к тому, чтобы обеспечить безопасность и справедливость для всех граждан [7].

Строгая ответственность несет социальную значимость, так как она способствует предотвращению преступлений и снижению уровня преступности. Кроме того, этот институт поддерживает доверие общества к уголовному правосудию и справедливости, что является основой для стабильности государства.

Тем не менее, строгая ответственность не лишена недостатков и критики. Она может приводить к несправедливому обвинению и наказанию невиновных людей, а также стимулировать полицейскую произвол и нарушения прав человека. Поэтому важно, чтобы ее применение было сбалансированным и справедливым.

В целом, строгая ответственность является неотъемлемой частью уголовного права Англии и США, и необходимым институтом для обеспечения безопасности и справедливости в обществе. Однако его применение должно быть сбалансированным и справедливым, чтобы избежать несправедливых обвинений и нарушения прав человека. В дальнейшем исследовании следует уделить больше внимания

детальному анализу строгой ответственности и ее воздействия на общество и уголовное правосудие в Англии и США.

Пристатейный библиографический список:

1. Классен А.Н., Лалац В.В. Общая характеристика форм вины в уголовном праве. – 2017.
2. России и зарубежных стран // Проблемы права. - 2012. - № 7 (38).
3. Козочкин И.Д. Реформа американского уголовного права // Государство и право. - 2013. - № 9.
4. Козочкин, И. Д. Строгая ответственность в уголовном праве Англии и США // Правоведение. - 2010. - № 1.
5. Cross and Jones. Criminal Law. - London, 2018.
6. Dressier J. Understanding Criminal Law. - Matthew Bender, 2014.



РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Для цитирования: Анашко И.В. О совершенствовании правового регулирования портовых бизнес-процессов в пределах функционирования морских пунктов пропуска / науч.рук. д.ю.н., профессор А.С. Скаридов; ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. - 2023. - № 2(20). - С. 44-48.

Анашко И.В.

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

О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПОРТОВЫХ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ В ПРЕДЕЛАХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МОРСКИХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА¹

Аннотация. В связи с ужесточением санкционной политики стран запада и нарушением устоявшихся международных логистических цепочек ввиду изменения направления и номенклатуры морских грузопотоков, перед российскими предприятиями морского транспорта встал вопрос бесперебойного обеспечения грузовой базой морских портов и судоходных компаний Российской Федерации. В сложившихся условиях важным аспектом является не только привлечение импортных и экспортных грузопотоков, но и организация ритмичного грузооборота в морских пунктах пропуска. Для реализации указанной задачи требуется исключение либо максимальное снижение влияния на портовые бизнес-процессы негативных факторов, в том числе связанных с несовершенством правового регулирования видов деятельности, которые могут осуществляться в пределах пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации. Одним из таких видов является деятельность аккредитованных испытательных лабораторий, производящих оценку соответствия импортируемых транспортных средств и оформляющих свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства на каждый ввозимый автомобиль.

Ключевые слова: морские порты, пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, перечень видов деятельности, ввоз (импорт) иностранных автомобилей, оценка соответствия импортируемых транспортных средств, свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства, аккредитованные испытательные лаборатории.

PROBLEMS OF CONTINUING EDUCATION AND TRAINING IN THE MARINE INDUSTRY

Abstract. In connection with the tightening of the sanctions policy of Western countries and the violation of established international logistics chains due to changes in the direction and nomenclature of sea cargo flows, Russian maritime transport enterprises faced the issue of uninterrupted provision of cargo bases for seaports and shipping companies of the Russian Federation. In the current conditions, an important aspect is not only the attraction of import and export cargo flows, but also the organization of rhythmic cargo turnover at sea checkpoints. In order to implement this task, it is necessary to exclude or minimize the impact of negative factors on port business processes, including those related to the imperfection of legal regulation of activities that can be carried out within checkpoints across the state border of the Russian Federation. One of these types is the activity of accredited testing laboratories that assess the conformity of imported vehicles and issue a safety certificate of the vehicle design for each imported vehicle.

Keywords: seaports, checkpoints across the state border of the Russian Federation, list of activities, import (import) of foreign cars, conformity assessment of imported vehicles, certificate of safety of the vehicle design, accredited testing laboratories.

В связи с ужесточением санкционной политики стран запада и нарушением устоявшихся международных логистических цепочек ввиду изменения направления и номенклатуры морских грузопотоков, перед российскими предприятиями морского транспорта встал вопрос бесперебойного обеспечения грузовой базой морских портов и судоходных компаний Российской Федерации. В сложившихся условиях важным аспектом является не только привлечение импортных и экспортных грузопотоков, но и организация ритмичного грузооборота в морских пунктах пропуска. Для реализации указанной задачи требуется исключение либо максимальное снижение влияния на портовые бизнес-процессы негативных факторов, в том числе связанных с несовершенством правового регулирования видов деятельности, которые могут осуществляться в пределах пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации. Одним из таких видов является деятельность аккредитованных испытательных лабораторий, производящих оценку соответствия импортируемых транспортных средств и оформляющих свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства на каждый ввозимый автомобиль.

Необходимо отметить, что в период 2022-2023 годы российский внутренний рынок лишился многих групп зарубежных товаров ввиду прекращения своей деятельности на территории РФ отдельных компаний, поставлявших продукт иностранного производства. В частности, резко сократилось предложение такой востребованной категории товара как новые импортные автомобили от официальных дилеров, что требовало восполнения опустевшей потребительской ниши.

Стабилизировавшиеся валютные курсы привели к стремительному росту поставок поддержанных автомобилей с внутреннего рынка Европы и стран Азиатско-Тихоокеанского региона (Япония, Корея,

¹ Статья подготовлена под научным руководством д.ю.н., профессора А.С. Скаридова – зав. кафедры Международного и морского права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург, Россия.

КНР). Возросшие грузопотоки с указанной номенклатурой регулярно поступают в РФ через крупнейшие морские российские порты (Санкт-Петербург, Владивосток, Восточный и др.). Увеличение грузовой базы сформировало положительные условия для стивидорных компаний по увеличению валовой прибыли предприятий. В тоже время несовершенство правовых норм регулирования видов деятельности, которые могут осуществляться в пределах пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, сдерживает рост экономики российских портов.

В качестве конкретного доказательного примера о необходимости совершенствования правового регулирования портовых бизнес процессов в пределах функционирования пункта пропуска возьмём морской порт Владивосток.

На сегодняшний день в структуре грузовой базы морского порта Владивосток наблюдается рост объёма такой номенклатуры как подержанные импортные легковые автомобили, ввозимые из стран АТР на территорию РФ морским транспортом. В 2022 году через стивидорные компании морского порта Владивосток в Российскую Федерацию ввезено 197 тысяч [7] подержанных автомобилей, что на 72% выше показателей прошлого года. Кроме того, необходимо отметить, что доля Дальневосточного бассейна в общем объёме перевалки грузов через морские порты РФ составляет порядка 27% [8]. Таким образом около одной трети импортных товаров поступает на российский рынок через крупнейшие морские порты Дальнего Востока и в частности через морской порт Владивосток.

В настоящее время спрос на подержанные импортные автомобили на российском рынке сохраняет устойчивый рост от месяца к месяцу и стимулирует морскую отрасль реагировать на увеличение грузовой базы по данной номенклатуре. Так в первые два месяца 2023 года в Россию импортировано 66 тыс. легковых автомобилей [10].

Данное обстоятельство обязывает стивидоров принимать меры по эффективной организации портовых бизнес-процессов для обеспечения ритмичной и бесперебойной работы транспорта по всем звеньям логистической цепочки.

Ключевой принцип хозяйственной деятельности стивидорных компаний – исключить непроизводственные потери порта путём рационального использования рабочей силы и технических средств в единицу времени, что позволит устранить риски простоя, ведущие к финансовым издержкам и упущенной прибыли предприятий морского транспорта.

Однако из-за несовершенства законодательства продолжает сохранять свою актуальность проблема оформления свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства (далее – СБКТС), которая наносит ущерб бизнес-процессам российских морских портов и ведёт к снижению грузооборота по отдельно взятой номенклатуре – импортные легковые автомобили.

В частности, существуют правовые нормы об обязательном проведении технических испытаний импортных автомобилей до начала их эксплуатации на дорогах общего пользования Российской Федерации в целях подтверждения стабильности характеристик транспортных средств и компонентов с последующей выдачей документов, удостоверяющих соответствие требованиям безопасности. Таким документом для импортного легкового автомобиля, ввозимого на территорию Российской Федерации из государств – не членов Таможенного союза, до настоящего времени является СБКТС.

Так в соответствии с требованием пп. 68-70 Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» ТР ТС 018/2011, принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (далее - Технический регламент Таможенного союза № 018/2011), перед выпуском единичного транспортного средства в обращение, аккредитованной испытательной лабораторией осуществляется оценка соответствия единичного транспортного средства требованиям указанного регламента (производится оценка соответствия) и при подтверждении соответствия выдается СБКТС. Сроки проведения оценки соответствия и оформления СБКТС на импортный автомобиль в среднем составляют от 3 до 7 дней и зависят от множества факторов, включая оперативность работы конкретной испытательной лаборатории.

В настоящее время на территории РФ действует около 600 юридических лиц, имеющих государственную аккредитацию в области проверки безопасности конструкции транспортных средств, уполномоченных проводить оценку соответствия единичного транспортного средства и оформлять СБКТС [9]. Но ни одна из указанных аккредитованных испытательных лабораторий не осуществляет свою деятельность на территории морских портов в границах функционирования стивидорных компаний.

Данное обстоятельство существенно увеличивает время нахождения груза (автомобильной техники) в порту и ведёт к затовариванию складов и терминалов из-за сложности организации индивидуальной доставки каждого импортного автомобиля к месту проведения оценки в назначенный день и время в условиях запрета их эксплуатации по дорогам общего пользования до выдачи СБКТС, а также ввиду ограниченной производительности испытательных лабораторий при массовости спроса на осуществление оценки соответствия.

Так в соответствии с пп. 68-70 Технического регламента Таможенного союза № 018/2011 перед выпуском единичного транспортного средства в обращение аккредитованной испытательной лабораторией осуществляется оценка соответствия единичного транспортного средства требованиям указанного регламента.

Аккредитованная испытательная лаборатория проводит осмотр транспортного средства с целью идентификации, в том числе, по идентификационному номеру, техническую экспертизу конструкции транспортного средства, в том числе, необходимые испытания и измерения, и по их результатам оформляет протокол. По результатам изучения всех необходимых доказательственных материалов аккредитованная испытательная лаборатория выдает заявителю СБКТС.

В случае несоответствия единичного транспортного средства требованиям технического регламента оно может быть приведено в соответствие и представлено в аккредитованную испытательную лабораторию для повторного проведения проверки выполнения требований.

Государства – члены Таможенного союза обязаны осуществлять регистрацию и ведение реестра СБКТС.

Такая зарегулированная в правовом отношении и длительная процедура оценки соответствия единичного транспортного средства требованиям технического регламента в дополнение значительно осложняется тем, что ввезённый и прошедший таможенное оформление импортный легковой автомобиль не может эксплуатироваться по дорогам общего пользования до получения СБКТС, а следовательно на нём запрещено передвигаться своим ходом до аккредитованных испытательных лабораторий, которые находятся на значительном удалении от стивидорных компаний ввиду загруженности транспортной сети автомобильных дорог в окружении морских портов.

Данное обстоятельство ведёт к значительному снижению оборачиваемости склада стивидора и затруднение логистики в морских портах, так как импортная автомашина может вывозиться из порта только после подтверждения со стороны испытательной лаборатории готовности проведения оценки, а ожидание может составить до нескольких дней из-за стабильно высокого числа заявителей (грузополучателей транспортных средств), чей груз уже прошёл таможенное оформление.

Указанный аспект наносит бизнес-процессам портов значительный финансовый ущерб т.к. простой груза (импортного транспортного средства) на складе снижает его оборачиваемость, а стивидор формирует основной доход не за счёт хранения груза в порту, а зарабатывает на перевалке груза, которая в экономике предприятия является более маржинальной статьёй среди других поступлений. Соответственно при отсутствии свободного места на складе производительность погрузо-разгрузочных работ по данной номенклатуре снижается ввиду затоваренности склада автомобильного терминала.

Снижение пропускной способности порта из-за затоваренности автомобильного терминала и склада временного хранения по цепочке ведёт к простоям морских торговых судов на рейдах в ожидании готовности порта принять данную номенклатуру груза.

Эффективная эксплуатационная работа стивидора по данной номенклатуре груза предполагает ритмичную работу каждого звена в цепочке «выгрузка-таможенная очистка-вывоз». Сбой бизнес-процесса выявлен на последнем звене – вывоз (хранение).

Кроме того, проведение оценки соответствия импортного легкового автомобиля за пределами морского пункта пропуска (вне границ стивидорной компании) создает дополнительные обременения для грузополучателей и способствует нарушению ими действующего законодательства, а именно:

- нарушается безопасность дорожного движения, так как передвижение своим ходом транспортного средства, оценка соответствия которого не проведена, по автомобильным дорогам общего пользования запрещено и небезопасно. Фактически же автомашины после выпуска в обращение таможенными органами периодически перемещаются своим ходом, что также формирует коррупционные риски, выраженные в достижении негласных возмездных договорённостей с представителями ГИБДД;
- рост финансовых затрат грузополучателя на перемещение импортного автомобиля в испытательную лабораторию посредством услуг эвакуатора, что является единственным законным способом, но слабо используемым ввиду дефицита специализированного транспорта (эвакуаторов), сопоставимого по количеству с масштабами импортированных автомобилей, подлежащих проведению оценки и выдачи СБКТС.

Таким образом логичным комплексным решением по устранению непроизводительных потерь стивидора, снижающих оборачиваемость склада из-за простоя импортных автомобилей в ожидании транспортировки к месту проведения оценки соответствия, а также в целях снижения финансовых издержек грузополучателя, исключения коррупционных факторов и обеспечения безопасности движения на сети автомобильных дорог общего пользования, целесообразно организовать деятельность аккредитованных испытательных лабораторий в границах стивидорных компаний российских морских портов, т.е. в пределах пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Данное решение позволиткратно ускорить производственные процессы порта по обработке такой номенклатуры груза как импортные легковые автомобили, что положительно отразится на экономике предприятия в связи с повышением оборачиваемости склада стивидора и также обеспечит благоприятные условия для деятельности грузополучателей и судоходных компаний, являющихся звеньями логистической цепочки.

Кроме того, в случае если стивидорная компания самостоятельно создаст в пределах пункта пропуска через государственную границу собственную испытательную лабораторию в качестве своего дочернего зависимого общества, то это обеспечит дополнительное привлечение значительных

финансовых потоков за проведение оценки соответствия и оформления СБКТС, что в свою очередь повысит рентабельность портового бизнес-процесса по обработке импортируемых в Россию легковых автомобилей и увеличит налоговые отчисления.

В частности, на примере ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (далее – ПАО «ВМТП», входит в Транспортную группу FESCO) можно спрогнозировать объёмы дополнительно привлекаемых финансовых средств при создании указанным стивидором собственной испытательной лаборатории на своём терминально-складском комплексе в пределах пункта пропуска через государственную границу.

Долевое участие ПАО «ВМТП» на ключевых рынках перевалки импортных автомобилей и техники составляет 70% от общего объёма Дальневосточных портов РФ [4]. Составляющей частью ПАО «ВМТП» является Владивостокский автомобильный терминал, на площадях которого одновременно на хранении может размещаться и проходить таможенное оформление 4,2 тысячи автомобилей (2,2 тысячи машино-мест на крытых складах и 2 тысячи на открытой площадке).

Ежемесячно Владивостокский автомобильный терминал ПАО «ВМТП» переваливает около 10 тысяч машин [11]. Средняя стоимость услуг аккредитованных испытательных лабораторий по проведению оценки соответствия и оформления СБКТС составляет 20 тысяч рублей. Следовательно, при наличии в структуре Владивостокского автомобильного терминала ПАО «ВМТП» собственной испытательной лаборатории стивидор получит дополнительный доход в размере около 200 млн. руб., что повысит рентабельность финансово-хозяйственной деятельности предприятия морского транспорта и увеличит налоговую базу для отчислений в краевой и федеральный бюджеты.

Однако распоряжением Правительства Российской Федерации от 24.06.2008 № 907-р утвержден перечень видов деятельности, которые могут осуществляться в пределах пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации и в указанном перечне отсутствует деятельность по оценке соответствия единичного транспортного средства требованиям Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» № 018/2011, т.е. оформление СБКТС на территории порта в настоящее время невозможно.

Таким образом требуется качественное изменение нормы права, а именно положений распоряжения Правительства РФ № 907-р, в целях улучшения условий для общественных отношений в сфере портовых бизнес-процессов. Данная задача требует проведения правового анализа на предмет выработки действенного механизма с учётом имеющегося опыта решения аналогичных ситуаций и прогнозируемого результата для участников транспортной отрасли.

В настоящее время в соответствии с главой IV распоряжения Правительства РФ № 907-р имеется 20 наименований видов хозяйственной и иной деятельности, которые могут осуществляться в пределах морских, речных (озерных) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Путём аналитического сопоставления правовых норм РФ установлено, что на момент вынесения 24.06.2008 распоряжения Правительства РФ № 907-р вышеуказанный Технический регламент Таможенного союза № 018/2011 ещё не действовал и был принят только 09.12.2011. Соответственно из-за 3-х летнего интервала между данными нормативными правовыми актами такой вид деятельности (термин) как оценка соответствия единичного транспортного средства отсутствовал на момент вступления в силу распоряжения Правительства РФ № 907-р, утвердившего перечень видов деятельности, которые могут осуществляться в пределах пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Целевым конечным результатом предлагаемого изменения правовых положений распоряжения Правительства РФ № 907-р является – разрешение деятельности аккредитованных испытательных лабораторий по оценке соответствия единичного транспортного средства и оформления СБКТС в пределах морских пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации и в частности в морском порту Владивосток.

В ходе изучения опыта законотворческой деятельности и истории внесения изменений в распоряжение Правительства РФ № 907-р установлено, что в 2021 году аналогичная по сути, но иная по содержанию правовая проблема была решена путём внесения дополнения в перечень видов деятельности, разрешённых в пункте пропуска через государственную границу Российской Федерации.

В частности, на основании постановления Правительства Российской Федерации от 02.07.2021 № 1111 «О внесении изменений...» в перечень разрешённых в пункте пропуска включена деятельность, связанная с применением средств идентификации (пломб), функционирующих на основе технологии глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС. том путём внесения дополнительного раздела V данная правовая мера распространена на следующие морские пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации: Владивосток, Восточный и Большой порт Санкт-Петербург [5].

Оценка соответствия единичного транспортного средства с оформлением СБКТС, как и внесённый новый вид деятельности (касающейся системы ГЛОНАСС), является неотъемлемой частью процесса ввоза импортных транспортных средств через крупнейшие морские порты РФ, включая Владивосток, а следовательно, подлежит включению в перечень распоряжения Правительства РФ № 907-р о видах деятельности, которые могут осуществляться в пределах пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Необходимо отметить, что порядок внесения изменений в законодательство России регулируется такими нормативными правовыми актами как Конституция Российской Федерации, Федеральный закон «О порядке рассмотрения законопроектов и иных документов Государственной Думой и Советом Федерации», постановлением Правительства РФ «О мерах по совершенствованию законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации».

Порядок внесения изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации тоже включает несколько этапов, при этом повестка конкретного изменения должна быть внесена в план законопроектной деятельности кабинета. Инициирование изменений может исходить как от Правительства Российской Федерации, так и от областных и краевых органов власти, предприятий, общественных организаций и граждан. На основе предложений подготавливается проект изменения нормативного правового акта, который рассматривается на соответствующих уровнях руководства государственной власти. При положительном решении, изменения вносятся в распоряжение, подписывается председателем Правительства Российской Федерации, публикуется и вступает в силу.

Руководствуясь указанной выше процедурой, в целях устранения негативного фактора в правовом регулировании портовых бизнес-процессов и повышения эффективности финансово-хозяйственной деятельности предприятий морского транспорта необходимо инициировать подготовку и направления коллективного письма от Ассоциации морских торговых портов в адрес Правительства РФ для внесения в план законопроектной деятельности процедуру рассмотрения предлагаемых изменений в распоряжение Правительства РФ № 907-р.

Одной из основных проблем, оказывающих негативное влияние на портовые бизнес-процессы является чрезмерная правовая зарегулированность деятельности участников транспортного рынка и несовершенство организационных механизмов по синхронизации взаимодействия производственной деятельности сшивдорных компаний и контрольно-надзорных функций органов государственной власти РФ, что ведёт к простоям в работе порта и финансовым издержкам.

С целью создания благоприятных условий для портовых бизнес-процессов необходимо устранять противоречия между правовыми нормативными актами и техническими возможностями производственной деятельности морских портов. Это может быть достигнуто за счет постоянной актуализации законодательства и при необходимости отмены либо ввода новых нормативных правовых документов по мере развития транспортных технологий и изменений ситуации на рынке транспортных услуг. При этом органам государственной власти целесообразно привлекать к законотворческой деятельности в качестве экспертов-практиков представителей бизнеса из сферы морского предпринимательства.

Пристатейный библиографический список

1. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» ТР ТС 018/2011, принятый Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877.
2. Распоряжение Правительства РФ от 24.06.2008 № 907-р (ред. от 02.07.2021) «Об утверждении перечня видов хозяйственной и иной деятельности, которые могут осуществляться в пределах пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации».
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 02.07.2021 № 1111 «О внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 июня 2008 г. № 907-р».
4. Годовой отчёт ПАО «ВМТП» за 2022 год // сайт агентства «Интерфакс - Центр раскрытия корпоративной информации». [электронный ресурс] URL: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=1559&attempt=1>
5. Официальный сайт Правительства РФ. [электронный ресурс] URL: <http://government.ru/docs/all/135392/>
6. Деловое издание «Ведомости». [электронный ресурс] URL: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2019/11/11/815982-rossiya-avtoprom>
7. Дальневосточное таможенное управление ФТС России. Из официального интервью информационно-аналитическому агентству «ПортНьюс» [электронный ресурс] URL: <https://portnews.ru/news/341785/>
8. ФГУП «Росморпорт», стратегический отчёт. [электронный ресурс] URL: <https://www.rosmorport.ru/about/disclosure/report/presentation2020/strategicheskiy-otchet/index.html>
9. Росаккредитация. [электронный ресурс] URL: <https://pub.fsa.gov.ru/ral>
10. Ввоз «бэушек» в Россию вырос в три раза (13 Марта 2023 г.) // Автомобильный портал Drom.ru на основе официальной статистики [электронный ресурс] URL: <https://news.drom.ru/93303.html>
11. Мифы и правда об автомобильном буме в порту Владивосток (09.02.2023) // Межрегиональный медиа-холдинг «PrimaMedia» [электронный ресурс] URL: <https://primamedia.ru/news/1448698/?frp=aHR0cHM6Ly9wcm9tYWV1ZGlhLnJlL25ld3MvMTQ0ODY5OC8/ZnJvbT03&instream=>

