



**АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА**

*ISSN 2619-1644*

**ОКЕАНСКИЙ  
МЕНЕДЖМЕНТ**

**Выпуск 3(17) 2022**

*Научно-практический журнал*

**Санкт-Петербург**

## Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

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

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

Выходит ежеквартально в бумажной и в электронной версиях.

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

Журнал индексируется в системе РИНЦ (ID: 67324).



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

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: [mla@oceanlaw.ru](mailto:mla@oceanlaw.ru)

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ТУ78-01944 от 25.10.2016

### Контакты редакции

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: [journal@oceanlaw.ru](mailto:journal@oceanlaw.ru)

### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

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

#### ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Отпечатано в типографии «Майер»

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

Тираж 100 экз. Подписано в печать 30.06.2022

На обложке – *Кларксон Фредерик Стэнфильд. Битва при Трафальгаре, 1836*

© ООО «АМП», 2022

## СОДЕРЖАНИЕ

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

### РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

<i>Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С.</i> Конвенция ООН по морскому праву – 28 лет в обеспечении безопасного морепользования.....	2
<i>Павлова А.В.</i> Международно-правовое регулирование морских видов спорта.....	6

### РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

<i>Бразовская Я.Е.</i> Правовые основы обеспечения бункиривки судов, в том числе в акватории города .....	16
<i>Исаков В.С.</i> Предоставление страховщиком обеспечения платежей по общей аварии как его обязательство в рамках договора морского страхования .....	20
<i>Кузнецова А.Р.</i> Правовое регулирование ледокольной проводки в Северном Морском пути.....	23
<i>Кадомцева А.Е., Цветкова Ю.С.</i> Некоторые вопросы необходимости унификации договорных норм, регулирующих полярный туризм и круизное судоходство.....	20
<i>Зайцева А.И.</i> Правовое регулирование перевалки грузов вне акватории морских портов.....	22

### РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

<i>Исакова О.С.</i> Правовое регулирование договора перевозки груза морем по законодательству Объединенных Арабских Эмиратов.....	25
--	----

### РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

<i>Пенчук А.О.</i> Ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации морского и внутреннего водного транспорта.....	28
---	----

**РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО**

Для цитирования: Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С. Конвенция ООН по морскому праву – 28 лет в обеспечении безопасного морепользования // Океанский менеджмент. 2022. № 3(17). С. 2-6

**Мордвинова Т.Б.**

*Старший преподаватель  
Кафедра Международного и морского права  
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адм. С.О. Макарова»*

**Скаридов А.С.**

*Заведующий кафедрой Международного и морского права  
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адм. С.О. Макарова»  
д.ю.н., профессор*

**КОНВЕНЦИЯ ООН ПО МОРСКОМУ ПРАВУ – 28 ЛЕТ  
В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОГО МОРЕПОЛЬЗОВАНИЯ**

**Аннотация.** 16 ноября 1994 года, после получения необходимых 60 ратификационных грамот, вступила в силу Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года. На сегодняшний день порядка 168 стран ратифицировали ЮНКЛОС и 151 страна ратифицировала Соглашение 1994 года, касающееся осуществления Части XI Конвенции. Не случайно некоторые авторы называют конвенцию «Конституцией мирового океана», она действительно служит основой правового обеспечения безопасности и охватывает большинство вопросов правового регулирования морепользования. Авторы анализируют отдельные положения конвенции в сопоставлении со складывающейся практикой их применения.

**Ключевые слова.** Безопасность мореплавания, конвенция ООН по морскому праву.

**UN CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA – 28 YEARS  
IN ENSURING THE SAFE USE OF THE SEA**

**Annotation.** On 16 November 1994, after receiving the required 60 instruments of ratification, the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea entered into force. To date, some 168 countries have ratified UNCLOS and 151 countries have ratified the 1994 Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the Convention. It is no coincidence that some authors call the convention the «Constitution of the World Ocean» it really serves as the basis for legal security and covers most of the issues of legal regulation of maritime use. The authors analyze certain provisions of the convention in comparison with the emerging practice of their application.

**Keywords.** United Nations Convention on the Law of the Sea, safe use of the sea.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 года содержит 320 статей,<sup>1</sup> и если попытаться упрощенно представить конструкцию Конвенции, то можно выделить в тексте шесть тематических областей: основополагающие принципы, морские территориальные пространства и объем юрисдикции на них прибрежных государств, обеспечение морской экологической безопасности, включая защиту биологических ресурсов, доступ и права на минеральные ресурсы, морские научные изделия и урегулирование споров. КМП-82 представляет собой многосторонний договор глобального действия поскольку распространяется на все акватории мирового океана. Драматизм ее разработки выражается в том, что участникам пришлось трудиться и согласовывать ее положения на протяжении многих лет: с 1973 по 1982 годы; преодолеть разногласия по многим ключевым вопросам – от ширины территориального моря, до возникновения нового пространства, получившего, теперь уже вполне устоявшееся определение «исключительной экономической зоны», также сформулировав вполне авангардные на дату обсуждения правовые положения, имеющие отношение к морскому дну.

Большинство государств подписали договор, однако особую критику вызвали положения, касающиеся глубоководной разработки морского дна в Части XI и Приложениях III и IV. Соединенные Штаты не ратифицировали КМП-82 как раз формально сославшись на то, что они считали, что положения о глубоководной разработке морского дна противоречат их экономическим интересам, поскольку они предусматривают высокие налоги и обязательную передачу технологий развивающимся странам. Чтобы преодолеть такую позицию при голосовании текста Конвенции, было согласовано и открыто для подписания 28 июля 1994 года Соглашение 1994 года, касающееся выполнения положений Морского договора о глубоководной разработке морского дна. На следующий день президент Клинтон подписал соглашение 1994 г., а в октябре представил всю КМП-82 вместе с Соглашением 1994 г. в Сенат США для ратификации. Сенатский комитет по международным делам дважды голосовал за ратификацию, но республиканская оппозиция помешала принять положительное решение. С тех пор каждый вновь избранный американский президент пытался так или иначе представить документ для ратификации, однако мы не станем в настоящей статье детализировать историю этого вопроса.

<sup>1</sup> Кроме основного текста КМП-82 имеет 9 приложений.

Последним был президент Дональд Трамп, который еще в июне 2018 года заявил о своей поддержке более эффективного использования мирового океана и рационального отношения к американской исключительной экономической зоне (далее – ИЭЗ) над которой США имеют юрисдикцию.

Официально американцы аргументируют свою позицию тем, что положения КМП-82 представляют собой обычные нормы международного права и именно эта форма источника является основой применения положений Конвенции для США. Еще в 2010 году крупнейшее бизнес-лобби, Торговая палата США, представляющая более 3 миллионов компаний, поддержала ратификацию, потому что «договор обеспечивал уверенность в доступе к ресурсам Арктики и Антарктики и мог в конечном итоге позволить американским предприятиям исследовать и эксплуатировать огромные природные ресурсы, содержащиеся на морском дне в этих регионах».

Вместе с тем американцы отрицают правомерность лицензионных платежей за глубоководные ресурсы и функционирование Международного органа по морскому дну.<sup>2</sup>

Сторонники ратификации в основном ссылаются на то, что присоединение к конвенции расширит возможности Америки по коммерческому использованию минеральных, нефтяных и газовых ресурсов глубоководного морского дна и укрепит возможности США в реализации своих интересов в Арктике. Наиболее настойчиво ратификацию конвенции поддерживают американские военные, которые считают, что «учитывая стратегическое значение океанов для безопасности и экономических интересов США, необходимо, чтобы Сенат ратифицировал Конвенцию ООН по морскому праву... это пойдет на пользу непосредственным интересам национальной безопасности США и заложит основу для наращивания совместных усилий по минимизации конфликта в долгосрочной перспективе».

Если попытаться обобщенно представить аргументы тех, кто противодействует ратификации КМП-82, то они сводятся к следующему:

- присоединение США не принесет никаких преимуществ, которых уже не было бы у США, но создало бы ненужное бремя и риски;
- США могут наилучшим образом защитить свои права, поддерживая сильный военно-морской флот, не присоединяясь к конвенции;
- на протяжении более 30 лет в рамках внутреннего законодательства и двусторонних соглашений США создавали правовую базу для глубоководной добычи полезных ископаемых и ратификация негативно скажется на интересах американских компаний, поставив их в зависимость от прихотей не избираемой и неподотчетной бюрократии, и заставит их платить чрезмерные сборы Международному органу по морскому дну за перераспределение доходов в развивающиеся страны;
- как суверенное государство США могут и получили право собственности на нефтегазовые ресурсы, расположенные на расширенном континентальном шельфе США, не присоединяясь к конвенции и не запрашивая одобрения международной комиссии ООН для получения доступа к нефтегазовым ресурсам;
- если США присоединятся к конвенции, они столкнутся с судебными исками, связанными с нанесением ущерба климату и другими экологическими последствиями;
- ущерб, который может быть нанесен противоречивыми положениями конвенции, намного превышает любые нематериальные выгоды, которые якобы могут быть получены в результате присоединения США.<sup>3</sup>

Позиция США вполне понятна – как им кажется, они достаточно мощны чтобы стоять в стороне, формально не брать на себя обязательства, а брать их силой тогда, когда это будет выгодно.

Другое государство, не ратифицировавшее КМП-82, но имеющее ключевое значение в силу географическое положение – Турция. Она сделала это исходя из отказа от признания территориального титула Греции на все острова Эгейского моря, а значит и на часть средиземноморского континентального шельфа.

У других «не участников» Конвенции свои собственные резоны оставаться вне КМП-82, однако, даже эти страны, в своем большинстве, частично откорректировали свое внутреннее законодательство в соответствии с требованиями конвенции, признавая ее нормативным актом, регламентирующим глобальное морепользование. Договор 1982 года устанавливает единые правила использования океана, устанавливает правовой режим внутренних морских вод и территориального моря, ограничивая их ширину 12 м. милями<sup>4</sup> и достаточно подробно описывая порядок установления исходных линий (статьи 5-7).

Вместе с тем, практика применения КМП-82 выявила весьма серьезные проблемы ее правоприменения. Пожалуй, *самое серьезное противоречие* - между правом на свободу судоходства и правовым режимом территориального моря и ИЭЗ.

Что касается ширины территориального моря, то большинство государств установили предел, не превышающий конвенционный. Самое критичное положение сложилось в Эгейском море. При

<sup>2</sup> 7 Reasons U.S. Should Not Ratify UN Convention on the Law of the Sea. Электронный ресурс. Режим доступа: URL:<https://www.heritage.org/global-politics/commentary/7-reasons-us-should-not-ratify-un-convention-the-law-the-sea> (дата обращения 04.10.2022)

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> См.: КМП-82. Часть II (Территориальное море и прилегающая зона).

нынешней 6-мильной ширине территориальных вод, установленных Грецией и Турцией, около половины Эгейского моря приходится на открытое море. Расширение Грецией своих территориальных вод за пределы нынешних 6 миль в Эгейском море будет иметь самые критичные последствия для Турции. Если территориальное море будет увеличено Грецией, например, до 12 миль, 2820-километровая береговая линия Турции до открытого моря будет окружена греческими территориальными водами.<sup>5</sup> Доступ Турции с ее западных берегов к международным водам Эгейского моря и аналогичным образом из Эгейского моря в Средиземное море будет связан с необходимостью прохода через территориальные воды Греции.

Следует также иметь в виду, что между двумя странами не существует морских границ. По мнению Турции, ограничение в 12 миль, предусмотренное статьей 3 КМП-82, не является ни обязательным, - это максимальная ширина, которая может быть применена, если позволяют условия. Действительно, статья 3 КМП-82 должна применяться с учетом положений статьи 300 указанной Конвенции, которая гласит что «Государства-участники добросовестно выполняют принятые на себя ... обязательства и осуществляют права и юрисдикцию и пользуются свободами, признанными в ... Конвенции, таким образом, чтобы не допускать злоупотребления правами». В то же время статья 15 КМП-82 также обязывает стороны установить срединную линию, проведенную таким образом, «что каждая ее точка является равноотстоящей от ближайших точек исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря каждого из этих двух государств». Однако дальнейшая ссылка на возможность не применения приведенного положения «в силу исторически сложившихся правовых оснований или иных особых обстоятельств» не предоставляет ясных правовых положений для применения однозначных правовых оснований для разграничения,<sup>6</sup> что достаточно слабо консервирует конфликт, хотя еще в 1997 году стороны подписали Мадридскую декларацию в соответствии с которой и Турция, и Греция обязались воздерживаться от односторонних действий в Эгейском море.

Безусловно, приведенный пример не является единственным, точки зрения проблем территориальных ограничений, и, не имея возможности в рамках статьи сослаться на другие примеры, полагаем что турецко-греческие разногласия наиболее очевидно демонстрируют способность КМП-82 предоставить странам достаточные основания для разрешения разногласий.

Другой проблемой является реализация права мирного прохода через территориальное море иностранными кораблями. С одной стороны, вроде бы все ясно КМП-82 предусматривает право мирного прохода, обусловленного положениями, принятыми в качестве условий (статья 17 КМП-82). Статья 18 КМП-82 детерминирует само понятие «мирный проход через территориальное море», определяя, что под проходом понимается плавание через территориальное море с целью:

- а) пересечь это море, не заходя во внутренние воды или не становясь на рейде или у портового сооружения за пределами внутренних вод; или
- б) пройти во внутренние воды или выйти из них или стать на таком рейде или у такого портового сооружения.

Казалось бы, вполне понятные требования, а вот что значит «Проход должен быть непрерывным и быстрым» (статья 18(2) осталась без определения. Статья 19, предназначенная для перечисления действий, определяющий проход как противоправный содержит, среди прочих, положение о недопустимости «угрозы силой или ее применение против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежного государства или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе ООН; любые маневры или учения с оружием любого вида; любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности прибрежного государства и проч. Проблема в том, что прибрежное государство именно нарушение этих положений инкриминирует государству-флага, а последнее заявляет, что ничего не нарушает и следует только с целью пересечения территориального моря. Однако, если проанализировать маршруты следования военных кораблей, то окажется что практически никакой навигационной выгоды они от вхождения в иностранные территориальные воды не получали.

Примеры хорошо известны. История реализации американской программы FON<sup>7</sup> столь же драматична, сколько и несуразна, поскольку ни разу не приводила к достижению своих целей. Посылка военных кораблей в воды СССР в 1988 году, закончилась жестким столкновением, а «мирный проход» британского HMS Defender у берегов Крыма 23 июня 2021 года мог закончиться взаимной стрельбой с

<sup>5</sup> The Breadth of Territorial Waters. Электронный ресурс. Режим доступа URL: <https://www.mfa.gov.tr/the-breadth-of-territorial-waters.en.mfa> (дата обращения 04.10.2022)

<sup>6</sup> Независимому Королевству Греция, созданному на Лондонской конференции 1832 г., были уступлены группы островов Северные Спорады и Киклады. В 1898 г. Крит получил административную автономию под покровительством великих держав. По Лондонскому мирному договору Греции были переданы Крит, Северо-Эгейские острова и Восточные Спорады. До 1912 г. острова Южные Спорады (Додеканес) находились в составе Османской империи, но в ходе итало-турецкой войны 1912 г. острова были оккупированы королевством Италия, а затем включены в его состав. В 1947 г. по мирному договору Италия передала острова Греции. Турция принадлежит в Эгейском море только два острова - Гёкчеада (Имврос) и Бозджаада (Тенедос).

<sup>7</sup> Операции США по свободе судоходства (FON). Американские эксперты придумали довольно зыбкую аргументацию их правомерности ссылаясь на то, что операции FON помогают гарантировать, что с трудом достигнутые КМП-82 компромиссы, действуют не только на словах, но и на деле.

кораблями ВМФ РФ. Проблема во многом заключается в «размытости» положений статей 17 и 19 КМП-82 применительно к проходу военных кораблей.

В Южно-Китайском море операции FON приобрели дополнительное значение, учитывая жесткие позиции Китая в отношении правомерности иностранного военного мореплавания не только в территориальном море, но и ИЭЗ. Позиция США заключается в том, что использовании операций FON могло бы помочь противостоять попыткам Китая установить фактический контроль над Южно-Китайским морем. Они также повысят издержки Пекина, объявившего прямые исходные линии вокруг Спратли и попытавшегося преобразовать воды в пределах этих линий во внутренние воды.<sup>8</sup>

Исходя из сказанного, на наш взгляд, статья 17 КМП-82 должна получить следующую редакцию: «...при условии соблюдения настоящей Конвенции **не военные** суда всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю, пользуются правом мирного прохода через территориальное море».

Примененная в КМП-82 «технология» установления исходных линий для отсчета ширины территориального моря<sup>9</sup> выглядит весьма детальной. Однако, в том, что касается понятия «исторические» заливы (статья 10(6)) конвенция оставила очень много вопросов для правоприменительной практики, что имеет и для России весьма важное значение.

Как пишет Е. Соколова<sup>10</sup> до «перестроечных» 1984-1985 гг. в советской правовой доктрине значительные арктические пространства (моря Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, а также Чукотское) были включены в приняты Постановления Совета министров СССР, в которых впервые в законодательной истории российского государства указывались исходные линии вдоль арктического побережья, а часть заливов были объявлены «историческими».

Положения КМП-82 (равно как и иные конвенции и обычное право) не установили норм, определяющих порядок определения «исторических заливов». В обозначенном контексте, с учетом неоднократных попыток кораблей США нарушить границы СССР, а позднее РФ в заливе Петра Великого<sup>11</sup> несомненно требуется уточнения в том что касается понятия «исторические воды» и международно-правовых оснований квалификации вод в качестве исторических.

«Исключительные экономические зоны» за долгие годы применения конвенции стал весьма привычным и используется в нормативных актах большинства государств, однако, правоприменительная практика не позволяет говорить об единообразном понимании правового режима указанных пространств. Значительные размеры пространства ИЭЗ (в 200 м. миль) одним государствам не позволили устанавливать таковые без соответствующих договоренностей с противолежащими государствами, а другим без таковых проблем предоставили юрисдикцию над значительными морским пространствами. Так, например, США получили ИЭЗ равной по площади примерно в 4,1 миллиона квадратных миль, что превышает общую площадь суши Соединенных Штатов.

Практика установления правового режима, в первую очередь, связанная с установлением правил нахождения и активности в пространства ИЭЗ военных кораблей не является однозначной. И в качестве примера можно привести позицию КНР относительно правомерности гидрографических работ, «камуфлируемых» ВМС США под обычное судоходство в ИЭЗ КНР.

В своих «Правилах управления морскими научными исследованиями 1996 года»<sup>12</sup> китайское правительство, не проводит различия между морскими исследованиями военных кораблей и их самим фактом их нахождения в водах на которые распространяется китайская юрисдикция.

Нельзя не отметить, что интересы безопасности вступили здесь в противоречие с положениями первого параграфа статьи 58 КМП-82,<sup>13</sup> предоставляющего право на свободу судоходства и полетов. Китай не единственная страна для которой превалируют интересы безопасности, с учетом положений третьего параграфа той же статьи КМП-82, которая *due regard* положениям предостерегающим свободу судоходства... требует, чтобы государства при осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей в ИЭЗ должным образом учитывают права и обязанности прибрежного государства и соблюдают законы и правила, принятые прибрежным государством в соответствии с положениями настоящей Конвенции и другими нормами международного права, постольку, поскольку они не являются несовместимыми с пятой частью КМП-82.<sup>14</sup> И это еще одно противоречие, оставляющее в Конвенции возможность для дискуссии.

<sup>8</sup> Limits of Law in the South China Sea. Электронный ресурс. Режим доступа URL: [www.brookings.edu/research/the-u-s-fon-program-in-the-south-china-sea/](http://www.brookings.edu/research/the-u-s-fon-program-in-the-south-china-sea/) (дата обращения 04.10.2022)

<sup>9</sup> Статья 10 КМП-82, определяет понятие и правила, которые государства должны применять к заливам.

<sup>10</sup> Соколова Е.Л. Институт исторических вод в современном международном праве. Дисс. на соискание уч.ст. к.ю.н. М., 2014 г.

<sup>11</sup> Объявлен историческим заливом РФ.

<sup>12</sup> Regulations Regarding Management of Marine Scientific Research (MSR), 1996

<sup>13</sup> «В ИЭЗ все государства как прибрежные, так и не имеющие выхода к морю, пользуются ... свободами судоходства и полетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов и другими правомерными с точки зрения международного права видами использования моря, относящимися к этим свободам, такими, как связанные с эксплуатацией судов, летательных аппаратов и подводных кабелей и трубопроводов...» (статья 58(1) КМП-82).

<sup>14</sup> Конвенция ООН по морскому праву. Электронный ресурс. Режим доступа URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения 04.10.2022)

Отсутствие в конвенции понятия детерминации «военного мореплавания» по мнению Скаридова А.С. является весьма существенным ее пробелом.<sup>15</sup> Отсутствие данного понятия привело, на наш взгляд, к неверному решению Трибунала по морскому праву в отношении инцидента с украинскими катерами, попытавшимися осуществить незаконный вход в российские территориальные воды в 2018 году в районе Керченского пролива.<sup>16</sup> По мнению Трибунала, различие между военной и правоохранительной деятельностью должно основываться главным образом на объективной оценке характера рассматриваемой деятельности с учетом соответствующих обстоятельств в каждом случае.<sup>17</sup> Если говорить о КМП-82, то этот международный договорной источник не только не детерминирует понятие «правоохранительная деятельность», но и вообще в тексте не содержит этого понятия. Оно не закреплено и в иных международных договорных источниках.

Таким образом, при всей значимости и неизменным значением Конвенции ООН по морскому праву 1982 года для всех сфер морепользования, современная практика находит отдельные «недосказанные» положения, требующие дальнейшей детерминации.

Совершенно очевидно, что в нынешних международных отношениях говорить о возможности созыва конференции для принятия уточнений к конвенции было бы весьма утопично. Но ничего не препятствует формированию научной доктрины с надеждой на то, что интересы безопасного морепользования станут намного важнее игр в санкции, которые не имеют никаких политико-правовых перспектив.

**Пристатейный библиографический список:**

1. Конвенция ООН по морскому праву. Электронный ресурс. Режим доступа URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf)
2. Институт исторических вод в современном международном праве : автореферат дис. ... кандидата юридических наук: 12.00.10 / Соколова Екатерина Леонидовна; Место защиты: Моск. гос. ин-т междунар. отношений. - Москва, 2015. - 16 с.

**Для цитирования:** Павлова А.В. Международно-правовое регулирование морских видов спорта // Океанский менеджмент. 2022. № 3(17). С.6-9.

**Павлова А.В.**

*Кафедра Международного и морского права  
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адм. С.О. Макарова»  
Бакалавриат*

## МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МОРСКИХ ВИДОВ СПОРТА

**Аннотация.** В рамках настоящей статьи автор проанализировал международное и российское законодательство в сфере морских видов спорта: защищенность спортсменов, правовое регулирование соревнований и требования к организации соревновательного процесса. В рамках работы отмечены положительные моменты в правовом регулировании спорта, недочеты, способы улучшения и исправления.

**Ключевые слова.** Дискриминация; права человека; административное правонарушение; преступление; трудовые отношения.

## INTERNATIONAL REGULATION OF MARINE SPORTS

**Annotation.** As part of this article, the author analyzed international and Russian legislation in the field of marine sports: the security of athletes, the legal regulation of competitions and the requirements for organizing the competitive process. The work noted positive aspects in the legal regulation of sports, shortcomings, ways to improve and correct.

**Keywords.** Sports law, sea sports, sport regulation, analysis, international law, national legislation, sea law.

Существуют разные виды спорта, но особое внимание, по-моему, мнению стоит уделить морским разновидностям. Соревнования притягивают множество людей. Они реализуют многие человеческие потребности, такие как желание быть оспоренным, преуспеть и взаимодействовать в группе. Спортивные мероприятия уникальны в том смысле, что чувство достигнутого успеха является как личным, так и командным. В наши дни спорт с каждым днём приобретает все большую важность и его международно-правовое регулирование становится как никогда важным. Ведь чем больше

<sup>15</sup> Скаридов А.С. «К вопросу о проблемах военного мореплавания в условиях возросшей «мирной» военной активности» // II Владивостокский морской юридический форум «Актуальные проблемы международного морского права и морского законодательства государств Евразии» / Владивосток (ДФУ) – Москва (МГИМО-Университет). 22 апреля 2022 г.

<sup>16</sup> Решение Трибунала от 25 ноября 2018 г.

<sup>17</sup> П. 66 Решения Трибунала от 25 мая 2019 г.

участников, тем труднее соответствовать мировым стандартам в области обеспечения безопасности и многого другого. Поэтому в данной статье рассмотрим какие есть нюансы в различных законодательствах и отвечают ли они современным тенденциям.

Водные виды спорта нуждаются в правовом регулировании, так как в большинстве своем они проводятся на территориальных водах страны. Поэтому Российское законодательство его обеспечивает, оно охватывает большой сектор. Так, например, правила вида спорта «Водно-моторный спорт» (утв. приказом Министерства спорта РФ от 21 ноября 2017 г. № 1010), устанавливают допустимые модели судов, характер и правила проведения соревнований, возрастные категории, права и обязанности спортсменов, представительство, судебную коллегия, условия проведения соревнований, требования к гоночным трассам и многое другое. И по аналогии это применимо ко всем видам спорта, проводимым на территории нашего государства, ведь у каждого вида спорта вне зависимости от популярности существует свой «кодекс». Также имеется замечательный Федеральный закон «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» от 04.12.2007 № 329-ФЗ, в котором содержится компетенция органов местного управления, полномочия субъектов Российской Федерации в области физической культуры и спорта, правила организации деятельности в области физической культуры и спорта, устав и общие положения об спортивных федерациях, обеспечение безопасности и многое другое. Можно даже сказать, что национальное законодательство в полной мере регулирует спортивную сферу. Также в РФ есть глава 7 ФЗ от 04.12.2007 N 329, она посвящена международному сотрудничеству в сфере спортивной деятельности.

Таким образом, в российском законодательстве есть четкие определения и положения о спортивной деятельности, обеспечении ее безопасности и права, обязанности участников таких мероприятий и многое другое. Немало важным является и одна из последних глав в описанном выше федеральном законе, которая затрагивает международное право, что означает полный охват всех спортивных проблем.

Международное регулирование спортивных мероприятий на открытой воде.

Множество мероприятий проводится на воде и одним из таких является спорт. Большинство соревнований проводится в территориальных водах, но несмотря на это в иностранном праве отсутствует четкая регламентация этого вида деятельности, используются лишь местные обычаи и т.п. Можно лишь использовать части некоторых конвенций. Так на международном уровне регулятором, содержащим правила безопасности на море, является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море. Основной целью СОЛАС является определение минимальных стандартов в отношении конструкций, оборудования и эксплуатации плавательных средств с целью обеспечения безопасности людей.

Стоит также отметить, что у каждого вида рекреационной деятельности на море. в частности связанной со спортом, есть свои правила, обеспечивающие регулирование данной сферы. Например, офшорный дайвинг, я взяла его так как именно эта разновидность погружения в воду происходит не только в территориальных водах, но и за их пределами и контроль этой деятельности регулируется саморегулированием посредством добровольного членства в отраслевых организациях. Коммерческая индустрия дайвинга работает в международных водах, отрасль в значительной степени саморегулируется благодаря добровольному членству в таких организациях, как Международная ассоциация морских подрядчиков (IMCA). Члены этих организаций обязаны в качестве условия членства соблюдать их Кодексы практики. В некоторых юрисдикциях могут быть предусмотрены конкретные исключения. Например:

1. В США Американская академия подводных наук (AAUS) отвечает за обнаружение Стандартов AAUS для сертификации погружений и осуществление программ научных погружений. Это согласованные рекомендации для программ научного дайвинга в США, и они признаны Администрацией по безопасности и гигиене труда в качестве «Стандарта» для дайвинга.

2. В США и Южной Африке индустрия обучения и сертификации дайверов-любителей (профессиональные инструкторы по дайвингу для отдыха), а также гиды и дайв-лидеры для дайвинга для отдыха (профессиональные дайвмастера), входящие в индустрию рекреационного дайвинга, исключены из правил дайвинга как часть саморегулируемой отрасли. Участвующие организации включают Всемирный совет по обучению подводному плаванию (WRSTC) и Технический комитет Международной конфедерации подводной деятельности.

3. Международный научный комитет подводной деятельности (Confédération Mondiale des Activités Subaquatiques Scientific committee) отвечал за разработку «Кодекса практики научного дайвинга: Принципы безопасной практики научного дайвинга в различных условиях» для ЮНЕСКО.

В некоторых случаях существует статутное право, специально регулирующее деятельность по дайвингу.

1. Израиль: Закон о любительском дайвинге 1979 года.

2. Дания и Гренландия: Закон о дайвинге, Закон №307 от 17 мая 1995 года.

Если же смотреть в общем, то регуляторов не так уж и много, большую часть занимает борьба с допингом, так как его наличие в спорте противоречит принципу равенства между соревнующимися.

В большинстве своем регулирование происходит при помощи организаций и разнообразных руководств, и справочников, составленных опытными моряками, например, «Справочник моряка — четкое и всеобъемлющее руководство по парусному спорту для удовольствия и спорта» (автор Хэлси К. Херрешофф). В нем опытные моряки обозначили правила хождения, конструкцию спортивного судна, используемые материалы для создания, теорию плавания и полезные практические советы, технику постановки на якорь и швартовки, а также процедуры, которым следует следовать, прогноз погоды, навигация на лодке и многое другое. Веревкам и узлам посвящена отдельная глава. Также есть: «Руководство по выживанию в море RYA» (автор Кит Колвелл), где были рассмотрены следующие вопросы: подготовка к тяжелой погоде и управление ею, средства обеспечения плавучести и спасательных жилетов, предотвращение выброса людей за борт, спасательные плоты, поднятие тревоги, управление огнем, когда покидать судно, методы оказания первой помощи, выживание в холодной воде, спасательные сигналы, спасение и т.д. Настоящий том призван подчеркнуть важность наличия на борту всего необходимого оборудования для обеспечения безопасности и поддержания его в хорошем рабочем состоянии в любое время. Кроме того, оно предоставит слушателям знания, касающиеся правильного использования этого оборудования, что позволит будущим морякам справляться с любыми чрезвычайными ситуациями, с которыми они могут столкнуться в море. Также в аннотации сказано: Как правило, катание на лодках считается одним из самых безопасных видов активного отдыха. Но в любом виде спорта, который подталкивает нас к пределу наших возможностей, всегда будет вероятность травмы или даже несчастного случая. Мы должны быть должным образом подготовлены к тому, чтобы справиться со всеми подобными чрезвычайными ситуациями и повысить наши шансы на выживание.

Лишь спортивное рыболовство четко регулируется, так как эта разновидность спорта напрямую связана с морскими биологическими ресурсами и сохранением окружающей среды. Например, океаническая спортивная рыбалка (калифорния), она контролируется Ежегодной брошюрой Департамента рыбного хозяйства и дикой природы Калифорнии (CDFW) о правилах спортивного рыболовства в океане и сборник правил коммерческого рыболовства и Кодекс правил Калифорнии, раздел 29.06 о допустимом количестве вылова морского ежа.

Таким образом, четкое регулирование морских видов спорта отсутствует, можно лишь применять некоторые пункты конвенций, а в большинстве своем защита, контроль и обеспечение безопасности зависят от местных правил организаций и руководств, написанных моряками и другими людьми, связанными с морем. Правда в такой литературе указывается, что все зависит от спортсмена и степени его подготовленности к непредвиденным обстоятельствам и метеословиям. Также огромным недостатком является отсутствие спортсменов в создании нормативной базы. Автор считает, что их консультации и опыт помогли бы в создании полноценных международных регуляторов, без последующей необходимости в поправках или же с поправками, касающимися будущих усовершенствований и изменений в области спортивного оборудования и видов спорта.

Несмотря на отсутствие четкого регулирования, спортивные мероприятия проводятся по принципу максимального обеспечения безопасности как спортсменов, так и других лиц, участвующих в соревнованиях, это вне всяких сомнений большой плюс. Но проблема в том, что это почти никак не закреплено (если брать иностранный опыт), в национальном же законодательстве федеральный закон регулирует это в общем, а другие проблемы решаются кодексами, которых рекомендовано придерживаться. Из общего же в законодательствах получается лишь то, что различные нюансы определенных разновидностей спорта регулируются федерациями и сложившимися обычаями, а не четко прописанными законами, которые в отличие от обычаев и кодексов обязательны к исполнению. Стоит также отметить, что большим минусом и там, и там является отсутствие обеспокоенности экологией, в подавляющем количестве видов спорта.

Так какие же пути совершенствования законодательства могут быть? По мнению автора, путь один и им может являться разработка новых нормативных актов, с учетом особенностей отдельных видов водного спорта, в них стоит сделать уклон на сохранение экологии и обеспечение безопасности, в остальном же кодексы, обычаи и сборники правил покрывают нюансы в законодательстве, тем более каждый профессиональный спортсмен начинает им следовать с начала карьеры и их исполнение является для него естественным.

Подводя итог статьи, отметим, что в России спорт регулируется практически универсальным федеральным законом от 04.12.2007 № 329, его же пробелы заполняются кодексами к отдельным видам спорта. В международном же праве, нет конвенций и т.п., чего обязаны придерживаться в мире, существуют только соглашения, связанные с применением допинга в спорте. А в иностранных государствах регулирование отдельных проблем возлагается на местные спортивные организации. Но при этом положительным моментом является стремление к обеспечению безопасности, на всех спортивных мероприятиях присутствуют спасатели.

Также, рассматривая, способ улучшения правового регулирования приходим к выводу, что улучшить его можно лишь путем создания новых международных соглашений и новых законов во внутреннем законодательстве, так как на данный момент нет того исходя из чего можно делать улучшения и правки, есть только общие регуляторы.

**Пристатейный библиографический список:**

1. Правила вида спорта «Водно-моторный спорт» (утв. приказом Министерства спорта РФ от 21 ноября 2017 г. № 1010) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71717674/>
2. Федеральный закон от 04.12.2007 № 329-ФЗ (ред. от 06.03.2022) «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.06.2022). Глава 7. Международная спортивная деятельность [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_73038/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_73038/)
3. SOLAS 1974. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/safety-of-life-at-sea-solas-convention-for-prevention-of-marine-pollution-marpol-a-general-overview/>
4. Halsey C. Herreshoff, The sailor's handbook — a clear and comprehensive guide to sailing for pleasure and sport. - Publisher Little, Brown & Co. Date, 1994 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: [https://www.libramar.net/news/marine\\_regulations/1-0-14](https://www.libramar.net/news/marine_regulations/1-0-14)
5. Keith Colwell, RYA sea survival handbook. - Publisher RYA Date 2008. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: [https://www.libramar.net/news/marine\\_regulations/1-0-14](https://www.libramar.net/news/marine_regulations/1-0-14)
6. The California Department of Fish and Wildlife's (CDFW's) annual Ocean Sport Fishing regulations booklet and Commercial Fishing Regulations Digest. California Code of Regulations Title 14, Section 29.06 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://cdfwmarine.wordpress.com/2019/04/09/2019-recreational-and-commercial-fishing-regulations-available-for-download/>



## РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Для цитирования: Бразовская Я.Е. Правовые основы обеспечения бункеровки судов, в том числе в акватории города // Океанский менеджмент. 2022. № 2(16). С. 10-13

**Бразовская Я.Е.**

*Доцент кафедры Международного и морского права  
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адм. С.О. Макарова»*

### ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БУНКЕРОВКИ СУДОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ В АКВАТОРИИ ГОРОДА

**Аннотация.** Статья посвящена рассмотрению правовых норм, регулирующих обеспечение бункеровки судов в Российской Федерации. Рассмотрены вопросы, касающиеся непосредственно раскрытию понятия бункеровки, способам бункеровки судов, а также особенностям процесса бункеровки судов в условиях акватории города.

**Ключевые слова.** Бункеровка, национальное право, снабжение, морские суда.

### LEGAL BASIS FOR ENSURING BUNKERING OF VESSELS, INCLUDING IN THE WATER AREA OF THE CITY

**Annotation.** The article is devoted to the consideration of legal norms regulating the provision of bunkering of vessels in the Russian Federation. The issues related directly to the disclosure of the concept of bunkering, the methods of bunkering ships, as well as the specifics of the process of bunkering ships in the conditions of the water area of the city are considered.

**Keywords.** Bunkering, national law, supply, marine vessels.

*Понятие бункеровки, ее приемы (способы), а также факторы, влияющие на выбор места и времени бункеровки.*

Под бункеровкой (англ. bunkerage) судов следует понимать их материально-техническое обеспечение, иначе – снабжение. Данное слово родственно понятию «бункер», которое в морском судоходстве означает помещение для хранения топлива. Бункерные операции (бункеровка) – это операции по обеспечению поставки и загрузки транспортных средств топливом и водой<sup>1</sup>.

Российский законодатель не детерминирует понятие бункеровка, при этом некоторые правовые акты оперируют им, например, РД 31.20.01-97. «Правила технической эксплуатации морских судов. Основное руководство»<sup>2</sup> в Разделе 7. Бункеровка судна закрепляет требования к топливу и маслу, которое поступает на судно, а также содержит краткое описание последовательности действий лица, ответственного за бункеровку судна.

Аналогичным образом приказ Минтранса России от 27.11.2020 № 522 «Об утверждении Порядка проведения тренировочных учений перед утверждением плана предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов при осуществлении деятельности по перевалке нефти и нефтепродуктов, бункеровке (заправке) судов с использованием специализированных судов, предназначенных для бункеровки (судов-бункеровщиков)»<sup>3</sup> оперирует данным понятием, однако не детерминирует его.

Отметим, что задача бункеровки состоит в обеспечении судна топливом и иными материалами, необходимыми для его полноценного функционирования. Такое судно в морской терминологии называют «бункеруемым судном», в то время как судно, которое осуществляет бункеровку – «бункеровщиком».

Согласно профессиональной терминологии, бункерное топливо представляет собой топливо и сопутствующие ему вещества и присадки, обеспечивающие двигатели морских судов.

В первую очередь следует отметить, что способы (приемы бункеровки) находятся в зависимости от конкретной морской обстановки, от вида груза, принятого на судно для дальнейшей его перевозки. «Приёмка на судно жидкого или твердого груза может существенно повлиять на осадку, посадку (крен и дифферент) и остойчивость судна, поэтому план и технологическая карта бункеровки должны быть согласованы с капитаном, старшим или вахтенным помощником капитана»<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. 2-е изд. - М.: Инфотропик Медиа, 2012. - С.306

<sup>2</sup> РД 31.20.01-97. Правила технической эксплуатации морских судов. Основное руководство (утв. Минтрансом РФ 08.04.1997 №МФ-34/672).

<sup>3</sup> Об утверждении Порядка проведения тренировочных учений перед утверждением плана предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов при осуществлении деятельности по перевалке нефти и нефтепродуктов, бункеровке (заправке) судов с использованием специализированных судов, предназначенных для бункеровки (судов-бункеровщиков): приказ Минтранса России от 27.11.2020 № 522 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 31.12.2020.

<sup>4</sup> Шишкин В.А. Техническая эксплуатация флота и судов. Бункеровка судов: учебное пособие. – 2-е издание, переработанное и дополненное. – СПб: СПбГУВК. 2010. – С.41.

Так, например, такие советские авторы как Г. Ястребов, О. Глушкин и В. Нейман различают снабжение судов на море, дрейфе и на малом ходу<sup>5</sup>.

С развитием технологической составляющей всего процесса морского судоходства появились некоторые иные способы бункеровки. Так, современные авторы называют такие способы (приёмы) как бункеровка с причала, бункеровка у причала, бункеровка на рейде, бункеровка на ходу или в дрейфе<sup>6</sup>. Бункеровка с причала – это способ заправки судна, предполагающий поставку топлива в судно с берега при помощи автоцистерны или трубопровода. Бункеровка у причала задействует бункерующее судно, т.е. то судно, с которого непосредственно осуществляется заправка бункеруемого судна. Бункеровка на рейде предполагает также, как и бункеровка у причала наличие бункерующего судна, при этом бункеруемое судно стоит на якоре. Данный вид бункеровки осуществляется в благоприятные погодные условия. Бункеровка на ходу – это осуществление бункеровки в тот момент, когда бункеруемое судно находится в движении, т.е. не стоит на якоре или на мели, а также не отшвартовано у берега. Бункеровка в дрейфе – это аналогичный бункеровке на ходу способ, предполагающий заправку судна, которое смещается с линии курса под воздействием естественных причин (ветра, морского течения).

Необходимо отметить, что различия данных способов бункеровки заключаются также в возможности или, наоборот, невозможности одновременного осуществления погрузки груза. Так, например, при бункеровке с причала все погрузочные операции запрещены, в то время как при бункеровке у причала разрешена погрузка неопасных грузов.

Кроме того, бункеровка на ходу или в дрейфе наиболее характерна для военных кораблей и рыболовных судов, нежели для судов, осуществляющих пассажирскую перевозку.

При выборе вида поставки следует учитывать, что для приема с бункерной базы судно должно зайти в порт даже если в нем не предусмотрены какие-либо другие операции, а значит, выполнить целый ряд формальностей, что связано с непроизводительными потерями времени и оплатой портовых сборов. Поэтому бункеровку производят чаще с плавучего заправщика, совмещая ее с грузовыми операциями, или просто на рейде<sup>7</sup>.

*Участники процесса бункеровки.* Основным условием, делающим бункеровку судна выгодным, является ее заблаговременный заказ. При этом в сам процесс бункеровки задействует усилия многих людей различных морских профессий, начиная от капитана судна и заканчивая сотрудниками той фирмы, которая осуществляет непосредственно саму бункеровку, собственно, сам процесс перекачки топлива на бункеруемое судно.

Капитан судна сам принимает решение о первоначальном запросе судовладельцу на бункеровку топлива и масла, на основании коммерческого плана работы судна и рекомендаций старшего механика. При этом старший механик направляет в пароходство заявку с указанием порта захода судна и предполагаемой датой, а также количеством и качеством необходимого топлива.

В выборе топлива и масла старший механик руководствуется установленным стандартом (ГОСТ). В условиях международного судоходства весьма распространён ISO 8217:2010 (Нефтепродукты. Топливо (класс F). Спецификация на судовые топлива)<sup>8</sup>. Настоящий международный стандарт устанавливает требования к нефтяному топливу, а именно к 4 категориям дистиллятного топлива и 6 категориям остаточного топлива.

Шишкин В.А. отмечает, что в международном судоходстве в условиях развития экономической системы бункеровка организуется по принципу: поставщик ГСМ (горюче-смазочных материалов) обеспечивает их доставку и количество, как правило, не беря на себя риск предоставления кредита судоходной компании. Коммерческий же риск берет на себя компания-посредник, так называемый трейдер, который на условиях кредитования судовладельца оплачивает услуги поставщика ГСМ, как это обычно принято, на тридцатый день<sup>9</sup>.

После полученного первоначального запроса капитана судна судовладелец выбирает бункеровочную компанию и осуществляет заказ (собственно, заявку на бункеровку). После этого реквизиты трейдера и (или) бункеровщика сообщаются судну.

Стандартная заявка на бункеровку, как это следует из общепринятой практики, содержит:

- название судна, бункеровку которого необходимо осуществить;
- порт поставки топлива и масла;
- дата поставки топлива и масла;

<sup>5</sup> См. Ястребов Г., Глушкин О., Нейман В. Снабжение судов топливом и водой на промысле. – Рига, 1965.

<sup>6</sup> См., например, Ханин М.С. международное морское торговое судоходство. Экономика. Политика. – М.: ТрансЛит, 2011.

<sup>7</sup> Шишкин В.А. Техническая эксплуатация флота и судов. Бункеровка судов: учебное пособие. – 2-е издание, переработанное и дополненное. – СПб: СПбГУВК, 2010. – С. 49.

<sup>8</sup> ISO/FDIS 8217:2010 «Petroleum products - Fuels (class F) - Specifications of marine fuels». – URL: <https://www.iso.org/standard/50613.html>.

<sup>9</sup> Шишкин В.А. Техническая эксплуатация флота и судов. Бункеровка судов: учебное пособие. – 2-е издание, переработанное и дополненное. – СПб: СПбГУВК, 2010. – С. 45.

– необходимое количество топлива, а также его дополнительные параметры (например, содержание серы в топливе); в международном обиходе это называется «поправка на усмотрение капитана»<sup>10</sup>;

– вид поставки (при помощи баржи или же автотранспортом с береговой бункерной станции – ex wharf<sup>11</sup> или же ex pipe<sup>12</sup>);

– контакты агентствующей фирмы;

– условия оплаты.

При этом, исходя из сложившейся судоходной практики, заявка на бункеровку может подаваться устно (по телефону), при помощи факса и электронной почты. При этом обмен письменными документами предполагает наличие заключенного соглашения сторон.

Под договором бункеровки судна следует понимать соглашение, определяющие взаимные права и обязанности сторон бункеровки топлива, её сроки и условия, цену, порядок расчётов, условия приемки ГСМ, форс-мажорные обстоятельства, а также порядок разрешения споров.

*Осуществление процесса бункеровки судна.* После соблюдения всех формальностей, связанных с оборотом бумаг, следует процесс подготовки судна к бункеровке.

Шишкин В.А. выделяет следующие этапы подготовки судна к бункеровке: определение бункеруемых ёмкостей; подготовка и оформление инструкции по бункеровке судна, плана бункеровки судна, технологической карты бункеровки судна; проведение и документальное оформление инструктажа участников бункеровки; обеспечение связи и согласования системы сигналов между судном и бункеровщиком, судном – берегом, палубой – машинным отделением; обеспечение пожарной безопасности перед началом бункеровки; и принятие мер по предотвращению разливов и утечки при бункеровке<sup>13</sup>.

Необходимо отметить, что персонал, осуществляющий бункеровку, обязан знать и понимать значение, последовательность и характер последующих операций, которые прописаны в технологической карте бункеровки. Капитан судна назначает лицо, ответственное за бункеровку. По окончании подготовительных операций, как правило, оформляется акт готовности судна к бункеровке<sup>14</sup>.

Далее этот же автор выделяет этап приемки ГСМ при бункеровке, который включает в себя такие стадии как: проверку документов на получаемый ГСМ; выполнение предварительных замеров количества нефтепродуктов и отбор проб перед началом бункеровки; организацию и контроль хода бункеровки: контроль качества принимаемого бункера; контроль качества полученных нефтепродуктов; действия при обнаружении пролива принимаемых нефтепродуктов в ходе бункеровки<sup>15</sup>.

Следует отметить, что бункеровка судна должна быть незамедлительно прекращена в случае возникновения (или угрозы возникновения) опасной ситуации, например таким как возникновение пожара на судне, проблески молний в видимости судна, неблагоприятные погодные условия и пр.

*Обеспечение бункеровки судов в условиях акватории города.* По своему существу бункеровка – это процесс, который осуществляется в акватории порта ввиду того, что данный процесс требует наличие предназначенных для этого судов-бункеровщиков, а также специального оборудования (бункеровочные шланги).

Имеющиеся внутренние правовые акты не конкретизируют возможность или, наоборот, невозможность бункеровки судна в условиях непосредственно в акватории города. Так, например, положения вышеназванных Правил технической эксплуатации морских судов, утвержденных Минтрансом РФ 08.04.1997, а также федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»<sup>16</sup>, не содержат прямого запрета на осуществление бункеровки в условиях акватории города. Однако, представляется, что её осуществление предполагает некоторые дополнительные факторы, такие как достаточность акватории, подготовка дополнительного числа персонала, которое в любой момент может предотвратить разлив нефтепродуктов, оборудование плавучих станций и дополнительных причалов непосредственно в акватории города и т.д.

Да, данное направление в значительной степени упростило бы бункеровку судов, задействованных в туристических целях, и способствовало развитию российского круизного (морского и речного) туризма в таких городах как Санкт-Петербург, Владивосток, Севастополь, Симферополь. Однако при этом необходимо отметить опасность осуществления такого вида бункеровки, которая в первую очередь сопряжена с возможным загрязнением акватории морского города.

<sup>10</sup> англ. «at master's opinion».

<sup>11</sup> русс. с пристани, с причала.

<sup>12</sup> русс. при помощи труб.

<sup>13</sup> Шишкин В.А. Техническая эксплуатация флота и судов. Бункеровка судов: учебное пособие. – 2-е издание, переработанное и дополненное. – СПб: СПбГУВК, 2010.

<sup>14</sup> англ. bunkering checklist.

<sup>15</sup> Шишкин В.А. Техническая эксплуатация флота и судов. Бункеровка судов: учебное пособие. – 2-е издание, переработанное и дополненное. – СПб: СПбГУВК, 2010.

<sup>16</sup> О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации: федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ. - СЗ РФ. – 1998. - № 31. - Ст. 3833.

В заключении отметим, что российское законодательство не в полной мере регулирует такой важный процесс как бункеровка судов, без которой не возможно нормальное морское судоходство, перевозка грузов и пассажиров в том числе с учетом ужесточения экологических требований.

**Пристатейный библиографический список:**

1. Федеральный закон от 31.07.1998 №155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации». // СЗ РФ. – 1998. - № 31. - Ст. 3833.
2. Приказ Минтранса России от 27.11.2020 № 522 «Об утверждении Порядка проведения тренировочных учений перед утверждением плана предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов при осуществлении деятельности по перевалке нефти и нефтепродуктов, бункеровке (заправке) судов с использованием специализированных судов, предназначенных для бункеровки (судов-бункеровщиков)» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 31.12.2020.
3. РД 31.20.01-97. Правила технической эксплуатации морских судов. Основное руководство (утв. Минтрансом РФ 08.04.1997 № МФ-34/672) // Правовой сайт «КонсультантПлюс» <https://www.consultant.ru/>
4. ISO217:2010. Petroleum products – Fuel (Class F) – Specifications of marine fuels. – URL: <https://www.iso.org/standard/36365.html>
5. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. 2-е изд. – М.: Инфотропик Медиа, 2012. – 784 с.
6. Холопов К.В., Соколова О.В. Бункерный рынок и бункерные операции как фактор обеспечения международного морского судоходства // Российский внешнеэкономический вестник. 2015. №7.
7. Шишкин В.А. Техническая эксплуатация флота и судов. Бункеровка судов: учебное пособие. – 2-е издание, переработанное и дополненное. – СПб.: СПбГУВК, 2010. – 167 с.
8. Ястребов Г., Глушкин О., Нейман В. Снабжение судов топливом и водой на промысле. – Рига, 1965

**Для цитирования:** Исаков В.С. Предоставление страховщиком обеспечения платежей по общей аварии как его обязательство в рамках договора морского страхования // Океанский менеджмент. 2022. № 3(17). С. 13-18.

**Исаков В.С.**

*Российский университет транспорта (г. Москва),  
Юридический институт,  
Магистрант*

## **ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СТРАХОВЩИКОМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЛАТЕЖЕЙ ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ КАК ЕГО ОБЯЗАТЕЛЬСТВО В РАМКАХ ДОГОВОРА МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ**

**Аннотация.** В настоящей статье рассматриваются проблемы правоотношений, проистекающих из обязательств страховщика в рамках договора морского страхования по предоставлению обеспечения оплаты приходящихся на долю страхователя общеаварийных взносов. Необходимость такого обеспечения для страхователя обусловлена длительностью расчета общеаварийного убытка и правом судовладельца на удержание груза до его возмещения. Проведенный анализ показывает, что даже в правовых системах разных стран, законодатель, учитывая специфику убытков по общей аварии, фактически закрепляет предоставление соответствующего обеспечения в качестве вмененной обязанности страховщика. Другим фактором, осложняющим исследуемые правоотношения, является возможное несоответствие объема ответственности страховщика по условиям запрашиваемой у него общеаварийной гарантии в сравнении с условиями заключенного договора страхования. Настоящее исследование выявило следующие возможные варианты решения данной проблемы: включение в договор страхования соответствующих оговорок, признание за страховщиком права требовать со страхователя возврата излишне выплаченных по аварийной гарантии сумм и получение от страхователя контргарантии их возврата. Актуальность выбранной для написания статьи темы связана с тем, что обозначенные проблемы неоднократно поднимались в российских судах за последние годы и не всегда вынесенные судебные решения соответствовали сложившейся в международном судоходстве практике.

**Ключевые слова.** Морское страхование; морское право; общая авария; контрибуционные взносы; общеаварийная гарантия; контргарантия страхователя.

## **PROVISION BY THE INSURER OF SECURITY FOR PAYMENTS OF GENERAL AVERAGE CONTRIBUTIONS AS ITS OBLIGATION UNDER A MARINE INSURANCE CONTRACT**

**Annotation.** This article discusses the problems of legal relations arising from the obligations of the insurer under the marine insurance contract to provide security for the payment of general average contributions. The need for such security for the insured is due to the duration of the calculation of the general average contributions and the right of the shipowner to hold the cargo until they are paid. The analysis indicates that even in the legal systems of different countries, the legislator, taking into account the specifics of losses for a general average, actually fixes the provision of security for the payment of general average contributions as an obligation of the insurer. Another factor complicating the legal relations under study is the possible discrepancy in the scope of the insurer's liability under the terms of the general average guarantee requested from him in comparison with the terms of the insurance contract concluded. The study has revealed the following possible

solutions to this problem: the inclusion of relevant clauses in the insurance contract, recognition by the insurer of the right to demand from the insured the return of the amounts overpaid under the general average guarantee and receipt of a counter-guarantee from the insured for the return of the overpayment. The relevance of the topic chosen for writing the article is due to the fact that the identified problems have been repeatedly raised in Russian courts in recent years and the court decisions that have not always been made correspond to the practice that has developed in international shipping.

**Keywords.** Marine insurance; maritime law; general average; general average contributions; general average guarantee; counter guarantee of the insured.

Принцип, в соответствии с которым убытки по общей аварии распределяются между судном, грузом и фрахтом соразмерно их стоимости в месте окончания морского предприятия, установлен в Йорк-Антверпенских правилах и закреплен в нормативно-правовых актах многих стран. В российском праве - в пункте 3 статьи 284 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ).

На практике реализация данного принципа заключается в расчете размеров аварийных (контрибуционных) взносов, приходящихся на долю конкретных участников общей аварии. А обязательство их уплаты традиционно гарантируется предоставлением таких форм обеспечения, как аварийная подписка, депозит и гарантия.

Аварийная подписка (average bond) фактически является письменным обещанием грузополучателя объявить стоимость груза и оплатить приходящиеся на его долю контрибуционные взносы.

Депозит, как форма обеспечения платежей по общей аварии, предполагает внесение ее участниками на специальный счет денежных средств, на котором они удерживаются и с которого впоследствии осуществляются выплаты сторонам, имеющим на них право.

И наконец, гарантия (average guarantee) представляет собой обязательство по оплате взносов, взятое на себя сторонней организацией, как правило, страховщиком груза.

Общая авария в международном судоходстве происходит не каждый день, однако, как показал недавний случай с севшим на мель в Суэцком канале судном, даже одно подобное событие может затронуть интересы сразу нескольких сотен участников морской перевозки. Как и в произошедшем почти за 10 лет до этого инциденте с пожаром на контейнеровозе «MSC Flaminia», множество грузовладельцев оказались в положении, когда для получения своего даже не получившего повреждений имущества, они были поставлены перед необходимостью предоставления судовладельцу соответствующего обеспечения приходящихся на их долю контрибуционных взносов: общеаварийной подписки, дополненной внесением депозита на специальный счет, или, если груз был застрахован, общеаварийной гарантией / гарантийным письмом страховщика.

Подобная ситуация вынуждает смотреть на взаимоотношения страховщика и страхователя не только с позиции возмещения понесенного ущерба, но и с точки зрения права последнего требовать от своей страховой компании предоставления обеспечения уплаты аварийных взносов. Иными словами, вопрос заключается в том, имеются ли у страхователя какие-либо на это законные основания? Причем, нужно иметь в виду, что общеаварийная гарантия, которую, в обмен на выдачу груза, согласился бы принять судовладелец, вполне может предусматривать больший объем ответственности, чем ответственность страховщика в рамках договора страхования.

Применив сравнительно-правовой метод исследования, можно на примере английского и российского права выявить сходства и различия того, как в разных правовых системах законодатель регулирует подобные правоотношения, возникающие между судовладельцем, грузовладельцем и страховщиком, и насколько данное регулирование учитывает специфику такого правового явления, как общая авария. Также видится разумным применение как сравнительно-правового, так и формально-юридического метода для исследования проблемы несоответствия между условиями предоставляемой страховщиком аварийной гарантии и условиями договора страхования с целью определения наиболее эффективных методов ее решения.

#### ***Обязательство страховщика по предоставлению аварийной гарантии.***

Судовладельцы по договорам страхования морских судов и грузовладельцы по договорам страхования грузов могут застраховать имущественный интерес, вытекающий из их обязательства внести взносы на покрытие убытков от общей аварии. Однако, на практике расчет взносов, приходящихся на участников общей аварии, может оказаться процессом очень небыстрым и до его завершения страховщик чаще всего лишен возможности осуществить полное урегулирование страхового случая, поскольку точный размер страховой выплаты неизвестен. В то же время, начиная с момента, когда были понесены чрезвычайные расходы или осуществлены пожертвования ради общей безопасности, у судовладельца возникает право удержания груза до момента уплаты аварийных взносов грузополучателем или предоставления им надлежащего обеспечения. В российской юридической системе данное право базируется на законе и зафиксировано в пунктах 1 и 2 ст. 160 КТМ РФ. А в английской проистекает из прецедентов общего права. В деле Metall Market ООО v. Vitorio Shipping Ltd (The Lehmann Timber) (2012) EWHC 844 (Comm) судья Высокого суда Лондона Mr Popplewell приводит несколько примеров таких судебных прецедентов [1, §§ 15, 16].

По итогам их рассмотрения судья Popplewell делает следующие обобщающие выводы:

- «Судовладелец имеет как право, так и обязанность осуществлять удержание [груза] в свою пользу и в пользу всех других сторон, заинтересованных в [совместном морском] предприятии, которые могут иметь право на получение выплаты по общей аварии» [1, § 15];

- «Если судовладелец соглашается отказаться от своего права удержания в обмен на обеспечение, он имеет право потребовать взамен надлежащее обеспечение...» [1, § 17].

К вышесказанному также следует добавить, что право удержания груза может быть применено в отношении грузополучателя независимо от того был ли он собственником груза во время общей аварии или нет.

Таким образом, до момента составления расчета по распределению общей аварии (что, в ряде случаев, может занять не один год), имущественный интерес страхователя груза (или выгодоприобретателя) в первую очередь заключается в получении от страховщика обеспечения, которое было бы принято судовладельцем в обмен на выдачу груза. Российский законодатель учел данное обстоятельство в Кодексе торгового мореплавания. Обязанность страховщика по требованию страхователя или выгодоприобретателя предоставить обеспечение уплаты его взносов по общей аварии закреплена в ст.273 КТМ РФ. Указанная норма носит императивный характер и не позволяет страховой компании ограничить вышеназванную обязанность в договоре страхования, если общая авария покрывается по его условиям. Практическое применение статьи 273 Кодекса торгового мореплавания в российской судебной практике можно увидеть на примере дела № А40-75034/2014, в котором страховщик груза пытается снять с себя ответственность за выплату страхового возмещения, в частности, по причине непредоставления страхователем диспаши, постановления диспашера о признании наличия общей аварии, документов, на основании которых составлена диспаша. Суд отклоняет этот аргумент страховщика (ответчика в деле), в частности, на основании того, что последний в нарушение норм статья 273 не «выдал гарантию оплаты спасательных работ, требуемую диспашером по стандартной форме», что в свою очередь повлекло «невозможность для грузовладельца участвовать в «Общей аварии» и получить истребуемые ответчиком документы» [2].

Английское законодательство прямого требования к страховщику о предоставлении обеспечения не содержит. Однако, статья 66 (5) «Закона о морском страховании» 1906 года гласит следующее: «С учетом любых прямо выраженных положений полиса, если страхователь оплатил либо обязан оплатить взнос по общей аварии в отношении предмета страхования, он может потребовать возмещения такого взноса от страховщика». Исходя из текста законодательной нормы получается, что страхователь может потребовать возмещения от страховщика еще до фактического несения расходов по оплате аварийного взноса (и даже до того момента, когда взнос будет окончательно рассчитан). F.D. Rose следующим образом комментирует практическое разрешение возникающей в статье 66 (5) коллизии: «Однако, на практике страховщик груза предоставит общеаварийную гарантию и будет обязан выплатить гарантированный им взнос в соответствии с условиями гарантии, независимо от условий или оценки в [страховом] полисе» [3, стр. 140]. По сути, F.D. Rose говорит, что до того момента пока размер контрибуционного взноса не будет точно определен, предоставление страховщиком обеспечения его уплаты фактически будет соответствовать исполнению установленного статьей 66 (5) обязательства произвести страховую выплату. Судья Lord Diplock в деле Castle Ins Co v. Hong Kong Islands Shipping Co Ltd (The Potoi Chau) (1984) AC 226 аналогичным образом описывает сложившуюся практику: «На практике...капитан, действуя от имени судовладельца или любых лиц, имеющих имущественный интерес в отношении груза, которые, как будет установлено в ходе расчета диспаши, будут иметь право на получение общеаварийной выплаты, передает удерживаемый груз получателям, после оформления каждым грузополучателем общеаварийной подписки в той или иной стандартной форме Ллойда, сопровождаемой, в сравнительно редких случаях незастрахованного или недостаточно застрахованного груза, депозитом в банке на общем счете в качестве обеспечения, или, чаще всего, гарантийным письмом от страховщика груза» [4, стр. 234].

Таким образом, можно утверждать, что конструкция статьи 66 (5) «Закона о морском страховании» в совокупности со сложившейся устойчивой практикой фактически обязывает страховщика груза до момента окончательного расчета и составления диспаши предоставить судовладельцу надлежащее обеспечение оплаты приходящихся на долю груза общеаварийных взносов. В тоже время, норму статьи 66 (5) нельзя считать императивной, поскольку ее формулировка «с учетом любых прямо выраженных положений полиса» допускает возможность включить в условия договора покрытие общей аварии и одновременно исключить из него обязательство страховщика в части предоставления обеспечения (чего, тем не менее, практически никогда не встречается в заключаемых на современном этапе договорах страхования).

Следует отметить, что ситуация удержания груза судовладельцем является наиболее распространенной при общей аварии. Однако, в ряде случаев, судовладельцу также может потребоваться предоставить обеспечение уже падающих на долю судна контрибуционных взносов. И Россия, и Великобритания являются участниками Международной Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г., которая имплементирована в законодательство обеих стран. Пункт g) статьи 1 настоящей конвенции предусматривает возможность ареста судна для обеспечения морского требования, возникающего из акта общей аварии. Такое требование может появиться,

например, у грузовладельца в случае общееварийного пожертвования грузом. В свою очередь, статья 5 конвенции разрешает освобождение судна по решению суда при предоставлении достаточной гарантии или иной формы обеспечения. В подобной ситуации налицо интерес судовладельца в получении от своего страховщика обеспечения уплаты приходящихся на долю судна общееварийных взносов.

Возникает вопрос - будет ли страховщик судна по КАСКО, или по договору страхования ответственности судовладельца, обязан предоставить такое обеспечение, если общая авария покрывается их условиями страхования? Так как действие изложенной в статье 273 КТМ РФ императивной нормы распространяется на любые договора морского страхования, то с точки зрения российского права на данный вопрос следует ответить положительно. Несколько сложнее дать на него ответ с точки зрения английского права. Ранее вывод о фактической обязанности страховщика груза предоставить обеспечение оплаты контрибуционных взносов был сделан на основании статьи 66 (5) «Закона о морском страховании» (которая также применяется к любым договорам морского страхования, покрывающим общую аварию) в совокупности со сложившейся устойчивой практикой. Но так как устойчивая практика сложилась именно в отношении наиболее часто встречающейся ситуации удержания груза судовладельцем, то и вывод об обязанности, например, страховщика КАСКО судна предоставить обеспечение можно сделать только применив принцип аналогии права.

Резюмируя, можно утверждать, что к регулированию экономических отношений, возникающих из договоров морского страхования, и российское, и английское право, подошло с учетом таких потенциальных правовых последствий акта общей аварии, как удержание груза судовладельцем и возможный арест судна. Их наступление оказывает отрицательное влияние на скорость торгового оборота и снижает эффективность деятельности хозяйствующих субъектов. Этим обстоятельством, по сути, и вызван обязывающий для страховщика, в части предоставления обеспечения оплаты аварийных взносов, характер регулирования отношений со страхователем (выгодоприобретателем). Если российское право в данном вопросе использует императивный метод регулирования и не позволяет страховщику в договоре страхования (при покрытии общей аварии по его условиям) снять с себя ответственность за предоставление обеспечения, то английское право, закрепляя за страховой компанией аналогичную обязанность, тем не менее допускает возможность изменения ее по соглашению сторон (что, однако, широкого применения на страховом рынке не получило).

#### ***Несоответствие объема обязательств страховщика по договору страхования запрашиваемым условиям общееварийной гарантии.***

Другим фактором, осложняющим правоотношения, возникающие при выдаче страховщиком общееварийной гарантии, является то обстоятельство, что объем ответственности по ней может превышать ответственность страховщика в рамках договора страхования. Со всей очевидностью судовладелец в обмен на отказ от своего права удержания груза, будет настаивать на получении аварийной гарантии, содержащей обязательство полного возмещения приходящегося на долю груза контрибуционного взноса, независимо от причин общей аварии. Однако, статья 66 (6) английского «Закона о морском страховании» 1906 года, при условии, что иное не предусмотрено договором страхования, предполагает покрытие страховщиком общееварийных убытков только если они были понесены в связи с предотвращением застрахованной опасности. А статья 73 (1) Закона предусматривает частичную выплату страховой компанией аварийного взноса в ситуации, когда размер контрибуционной стоимости имущества оказывается больше его страховой стоимости, предварительно уменьшенной на любой компенсируемый по условиям страхования убыток по частной аварии. Другими словами, Закон 1906 года предусматривает, что в определенных случаях страховщик несет ответственность только за часть убытка страхователя по общей аварии, а иногда, в зависимости от условий страхования, вообще не несет такой ответственности. В свою очередь, в российском праве ст. 273 КТМ РФ обязывает страховщика предоставить обеспечение уплаты взносов по общей аварии только если она покрывается условиями страхования. В деле А40-291576/2019 арбитражный суд следующим образом прокомментировал данную статью КТМ: «Указанная норма закона направлена на урегулирование случаев, когда общееварийные убытки покрыты условиями страхования, поскольку в иной ситуации убытки, отнесенные к общей аварии, не будут считаться страховым случаем и не подлежат возмещению страховщиком, который, соответственно, не обязан предоставлять и обеспечение общееварийных взносов, причитающихся со страхователя» [5]. Между тем, на момент предоставления аварийной гарантии не всегда можно определить является ли происшедшее событие страховым случаем, а также несет ли страховщик ответственность за весь контрибуционный взнос или только за его часть. Зачастую подобные выводы возможно сделать не ранее момента вступления диспаша в законную силу.

Одним из способов решения данной проблемы можно считать заключение договора страхования с добавлением специальных условий, предусматривающих ответственность страховщика за полный размер общееварийного убытка. Так английский Закон 1906 года допускает, что порядок, установленный статьей 73 (1) может быть изменен условиями договора. Российское законодательство тоже не запрещает добавление в договор страхования условий, исключающих, например, применение франшизы к убыткам по общей аварии.

В качестве другого варианта выхода из ситуации некоторые российские и зарубежные авторы рассматривают получение страховщиком от страхователя встречной гарантии (контргарантии), по

которой страхователь обязуется вернуть страховщику любые суммы, уплаченные в соответствии с общеаварийной гарантией сверх ответственности, установленной договором страхования [6, стр. 723] [7, стр. 106-107]. Практика использования подобных соглашений получила достаточно широкое распространение, например, среди британских страховых компаний. Следует отметить, что несмотря на схожесть названия, в данном случае речь не идет об активно применяемых в международной торговле банковских контргарантиях, выдаваемых на условиях Унифицированных правил № 758 (URDG). Встречные гарантии страхователя с позиции английского права в основной своей массе фактически будут являться договорами о возмещении убытков (indemnity), хотя, конечно, определение их правовой природы в первую очередь будет зависеть от формулировок, использованных при их составлении в каждом конкретном случае.

Если попробовать оценить возможность использования контргарантий страхователя российскими страховыми компаниями в рамках отечественной правовой системы, то можно сказать, что их применение будет осложняться отсутствием в Гражданском Кодексе Российской Федерации (далее ГК РФ) поименованного договора соответствующего типа. С точки зрения российского права, подобные соглашения должны быть отнесены к непредусмотренным законом или иными правовыми актами договорам (п. 2 ст. 421 ГК РФ). Независимой гарантией (§ 6 Главы 23 ГК РФ) они являться не могут, поскольку п.1 ст.368 ГК РФ предполагает обязательное наличие в ней трех не совпадающих друг с другом лиц: гаранта, принципала и бенефициара. В случае же с контргарантией страхователя – лица всего два.

Вместе с тем, следует отметить, что в системе английского общего права отсутствует объемная судебная практика, касающаяся контргарантий страхователя. Тем более не рассматривались подобные дела и в российских судах. Пожалуй, это можно считать свидетельством того, что страховщики соглашались на предоставление общеаварийной гарантии против встречной гарантии страхователя, только когда имеют высокую степень уверенности в том, что происшедшее событие является страховым случаем, и, если ожидаемая переплата по аварийной гарантии не на много превысит размер ответственности согласно договору страхования.

Резюмируя, можно сказать, что хотя ни английское, ни российское право не обязывает страхователя выдавать контргарантию страховщику, в целом, это действительно может быть эффективным способом решения проблемы несовпадения объема ответственности между договором страхования и аварийной гарантией, но, по всей видимости, только при небольшом ожидаемом размере возможной переплаты и высокой степени уверенности страховщика в его ответственности за предстоящий убыток. Праву страхователя не выдавать контргарантию в данном случае будет противостоять право страховщика ограничить ответственность по общеаварийной гарантии условиями договора страхования, включив в ее текст соответствующие оговорки, что, в свою очередь, может не устроить судовладельца. Если же страховщик вообще сомневается, что имеющийся убыток покрывается условиями страхования, то, как видно на примере дела А40-291576/2019, скорее просто откажет грузовладельцу в предоставлении аварийной гарантии.

Другой юридический аспект проблемы несовпадения объема ответственности между договором страхования и аварийной гарантией заключается в возможности страховщика требовать со страхователя возврата средств, излишне выплаченных по гарантии в сравнении с обязательством в рамках страхового полиса. В деле *Attaleia Marine Co Ltd v. Bimeh Iran (Iran Insurance Co) (The Zeus)* (1993) 2 Lloyd's Rep. 497 гарантия служила обеспечением исполнения договора страхования судна и предусматривала безусловную выплату в соответствии с заключением независимого эксперта об размере понесенного ущерба. По мнению судовладельца, гарантия фактически выступала в качестве механизма оплаты страхового полиса и суммы, выплаченные в соответствии с ней, были невозвратными [8, стр. 497]. Однако, в суде страховщик доказал, что часть понесенного ущерба не покрывалась условиями договора страхования. В итоге, судья поддержал страховую компанию и сравнил сложившееся положение с ситуацией, когда страховщик, оплатив по ошибке сумму большую, чем должен был по страховому полису, имеет право на возврат излишне выплаченного страхового возмещения [8, стр. 501-502].

В российской же судебной практике в деле А40-115514/2019 суд принял противоположное решение. Страховщик, выдав аварийную гарантию строго в соответствии с требованием судовладельца и осуществив по ней выплату, затем попытался взыскать со страхователя сумму в размере безусловной франшизы, предусмотренной договором страхования. Однако, суд отказал страховой компании в возврате излишне выплаченных сумм на основании следующего аргумента: «Истец не представил надлежащих доказательств, обоснованности выплаты на счета Диспашера денежных средств в полном объеме, за вычетом суммы франшизы, учитывая условия заключенного с ответчиком договора. На основании вышеизложенного, суд пришел к верному выводу о том, что истец, не уведомив ответчика о необходимости оплаты на счета Диспашера полной суммы убытков от аварии, учитывая условия договора страхования, утратил право на их истребование от страхователя» [9].

То есть, во-первых, российский арбитражный суд, в сущности, указал, что аварийная гарантия должна была соответствовать заключенному договору страхования. Это, безусловно, не противоречит требованиям российского законодательства, но, вместе с тем, совершенно не отражает сложившуюся в международном судоходстве практику предоставления аварийных гарантий на полную сумму

контрибуционного взноса, приходящегося на участника общей аварии. А во-вторых, мнение суда о потере страховщиком права на истребование излишне выплаченных сумм страхового возмещения объективно противоречит статье 1102 ГК РФ «Обязанность возвратить неосновательное обогащение». Более правильным в данном деле виделось бы решение об обязанности страхователя возместить страховщику сумму излишне выплаченной безусловной франшизы.

Таким образом, проведенное исследование позволяет сделать следующие обобщающие выводы:

1. И российское и английское право, учитывая имеющееся у судовладельца право удержания груза и длительность расчета контрибуционных взносов, фактически обязывают страховщика предоставить обеспечение уплаты этих взносов, приходящихся на соответствующего застрахованного участника общей аварии. Из чего следует, что при регулировании данных правоотношений в указанных правовых системах специфика такого явления, как общая авария, принимается во внимание.

2. Проблема несоответствия между условиями аварийной гарантии и условиями договора страхования, может быть эффективно решена с помощью предоставления страхователем контргарантии, но, по всей видимости, только при ожидаемом небольшом размере возможной переплаты страховщика и уверенности последнего в своей ответственности за данный убыток. Одновременно, обоснованным следует считать право страховой компании требовать со страхователя излишне уплаченные по аварийной гарантии суммы, за которые страховщик не несет ответственность в соответствии с договором страхования.

#### Пристатейный библиографический список:

1. Metall Market ООО v. Vitorio Shipping Ltd (The Lehmann Timber) (2012) EWHC 844 (Comm).
2. Решение арбитражного суда города Москвы от 21.04.2016 г. по делу № А40-75034/2014.
3. F.D. Rose. «General Average: Law and Practice». 3rd ed. - N.Y.: Informa Law from Routledge, 2018. – 326 p.
4. Castle Ins Co v. Hong Kong Islands Shipping Co (The Potoi Chau) (1984) AC 226.
5. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда № 09АП-3486/2020 от 19.03.2020 г. по делу А40-291576/2019.
6. Г. В. Гришин, Н. А. Солонько. Послушай, парень, ты берешь не прежний груз, или Сага о Страховании Грузов. В 2-х томах. – М.: Страховая пресса, 2013. - Т. 1 - 528 с., Т. 2 - 432 с.
7. Marine insurance. Institute of Chartered Shipbrokers. London, 2015. - 290 p.
8. Attaleia Marine Co Ltd v. Bimeh Iran (Iran Insurance Co) (The Zeus) (1993) 2 Lloyd's Rep. 497.
9. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда № 09АП-55717/2019 от 24.10.2019 г. по делу А40-115514/2019.

**Для цитирования:** Кузнецова А.Р. Правовое регулирование ледокольной проводки в Северном Морском пути / Научный рук. А.И. Зайцева, ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова // Океанский менеджмент. 2022. № 3(17). С. 18-20

**Кузнецова А.Р.**

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

## ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЛЕДОКОЛЬНОЙ ПРОВОДКИ В СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ<sup>1</sup>

**Аннотация.** В настоящее время все больше и больше возрастает потребность в использовании судовладельцами прохода через Северный морской путь, и объясняется это тем, что он почти в два раза короче других морских путей из Европы на Дальний Восток. В 2014 году выдано 614 разрешений на проводку судов, в том числе под иностранным флагом — 109). В связи с повышением использования СМП, возрастает и потребность в правовом регулировании судоходства по данному проходу. Однако, не стоит забывать о том, что в данном районе проход судов осложнен ледовой обстановкой в связи с чем, судам, которые имеют небольшой ледовый класс требуется ледокольная проводка.

**Ключевые слова.** Ледокольная проводка, Северный морской путь, ледовый класс, допуск судов. правовое регулирование.

## LEGAL REGULATION OF ICEBREAKING WIRING IN THE NORTHERN SEA ROUTE

**Annotation.** The need for shipowners to use the passage through the Northern Sea Route is increasing more and more nowadays, this fact is explained by the fact that it's almost twice shorter than other sea routes from Europe to the Far East: from St. Petersburg to Vladivostok along the NSR 14280 km, through the Suez Canal - 23200 km, and around the Cape of

<sup>1</sup> Статья подготовлена под научным руководством А.И. Зайцевой, ассистент кафедры Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Good Hope — 29400 km. In 2014, 614 permits were issued for the wiring of vessels including 109 under a foreign flag). The use of NSR is increasing so the need for legal regulation of navigation along this passage is also increasing. However do not forget that in this area the passage of ships is complicated by the ice situation, and therefore, ships that have a small ice class require icebreaking wiring.

**Keywords.** Icebreaking wiring, Northern Sea Route, ice class, ship admission, legal regulation.

Ледокольная проводка судов в акватории Северного морского пути производится ледоколами, имеющими право плавания под Государственным флагом Российской Федерации.[1] Ледокольная проводка включает в себя плавание судна/каравана судов с помощью ледокола/ледоколов, а также деятельность ледокольного флота, обеспечивающую указанное плавание.[2]

Подробное правовое регулирование ледокольной проводки в СМП прописано в Приказе Министерства транспорта РФ от 24 января 2022 г. № 17 «Об утверждении Правил ледокольной проводки судов в акватории Северного морского пути», которые вступили в силу с 1 сентября 2022 года.

Принимая во внимание все вышесказанное, важным стоит отметить и то, что поток прохода судов в СМП увеличивается, но для безопасного и успешного прохода судна требуется соответствующий ледовый класс, однако в настоящее время данное правило изменяется. Остановимся немного на этом.

23 июля 2018 г. Государственной Думой РФ был принят Федеральный закон «О Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» от 01.12.2007 № 317-ФЗ в соответствии с которым прописывается ряд основных полномочий корпорации в Северном Морском пути. Была создана Дирекция СМП, главной целью которой является увеличение до 80 млн тонн грузопотока по СМП к 2024 г.

На основании данного ФЗ корпорация получила полномочия по выдаче разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути. Так же, прописывается, что решением корпорации формируется штаб морских операций для осуществление ледокольной проводки.[3]

Госкорпорация «Росатом» или уполномоченный ею орган осуществляет организацию ледокольной проводки судов в акватории Северного морского пути, разрабатывает маршруты плавания судов и определяют расстановку ледоколов с учетом гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки в указанной акватории.[4]

В настоящее время, выпускаемые правила, относящиеся к критериям допуска судов на Северный морской путь в соответствии с их ледовым классом, содержат в себе ряд послаблений к тем самым критериям, что позволяет проход судов в акваторию СМП с маленьким и несоответствующим ледовым классом. В частности, помимо судов арктических категорий, на СМП были допущены суда, которые имели усиления неарктических категорий, то есть суда классов Ice1 – Ice3, а также суда, которые совсем не имеют ледового класса. К тому же, новыми правилами не предусматривается обязательная ледокольная проводка судов на трассах Севморпути. В связи с этим увеличивается количество судов, которые застревают, вмержают во льды, и для их «вызволения» необходима та самая ледокольная проводка.[5]

Судя по всему, ставка делается на грядущее глобальное потепление, которое снизит потребность в ледокольном обеспечении транспортных судов и позволит судам более низких ледовых классов осуществлять самостоятельное плавание в акватории Северного морского пути.

В связи с этим появляется множество споров, связанных с ледокольными услугами. Так как судам с маленькими ледовыми классами позволено заходить на участки с более высоким ледовым классом и естественно, как только они заходят в акваторию СМП практически моментально застревают и вмержают. Застрявая, они отправляют запрос на оказание помощи заблокированным судам, грубо говоря, на помощь в освобождении ото льда. По прибытии в порт перевозчику предъявляется счет на оплату услуг по ледокольной проводке, а в некоторых случаях одного ледокола недостаточно и тогда вызывается еще один ледокол, тогда сумма, подлежащая оплате за предоставленные услуги может составлять несколько десятков миллионов рублей, так как данные услуги достаточно дорогие. Спорная сторона этой ситуации состоит в том, что перевозчик, конечно же не хочет оплачивать услуги и аргументирует это грубо говоря тем, что раз ему разрешено было войти в акваторию СМП, то и оплачивать это будет тот, кто предоставил разрешение, и судовладелец платить за это не хочет, так как если его судно было заблокировано в течении нескольких дней, а может и месяц или даже больше, то уже на момент прибытия в порт он терпит огромные убытки в связи с простоем судна. И оказание помощи ледоколом рассматривается им как самое обычное обслуживание судов в акватории Северного морского пути.

На основании вышеуказанного наблюдается возрастание проблем, связанных с ледокольной проводкой из-за недостаточного правового регулирования данной деятельности. Данные мероприятия, а именно послабление к критериям судов, отмена обязательной ледокольной проводки и так далее, проводятся с целью увеличения проходимости судов по Севморпути, но не берется во внимание техническая составляющая данного процесса, увеличение количества споров и т.д.

Считается необходимым ужесточить критерии для судов для предупреждения увеличения спорных ситуаций, связанных с ледокольной проводкой. Либо, отрегулировать механизм оказания услуг ледокольной проводки непосредственно в законодательстве. Вернуть обязательную ледокольную

проводку на трассах Северного морского пути хотя бы в целях безопасности мореплавания и защиты морской среды и окружающей среды прибрежных территорий и конечно же в целях защиты человека на море, так как плавание в районах со сложной ледовой обстановкой представляется опасной в первую очередь для экипажа застревающих судов. Стоит отметить и то, что предложения, упомянутые выше, позволят сократить ответственность Администрации Северного морского пути и уменьшить количество судебных споров в отношении руководства Северного морского пути.

**Пристатейный библиографический список:**

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 18, ст. 2207; 2018, N 1, ст. 44) // БД КонсультантПлюс
2. Приказ Минтранса России от 24.01.2022 № 17 «Об утверждении Правил ледокольной проводки судов в акватории Северного морского пути» (Зарегистрировано в Минюсте России 01.06.2022 N 68662) [Электронный ресурс]. // Режим доступа: БД КонсультантПлюс
3. Постановление Правительства РФ от 18.09.2020 № 1487 (ред. от 19.09.2022) «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» [Электронный ресурс]. // Режим доступа: БД КонсультантПлюс
4. Цой Л.Г. «Плененные глобальным потеплением» // Морской флот. №3. (2022) – [Электронный ресурс]. // Режим доступа: URL: <http://www.morvesti.ru/themes/1698/97932/>.
5. Северный морской путь. Право, транзит, экология, ледоколы, безопасность. [Электронный ресурс]. // Режим доступа: <https://russiancouncil.ru/sevmorput?ysclid=I9tp4el72j169575746#miheev>

**Для цитирования:** Кадомцева А.Е., Цветкова Ю.С. Некоторые вопросы необходимости унификации договорных норм, регулирующих полярный туризм и круизное судоходство // Океанский менеджмент. 2022. № 3(17). С. 20-22.

**Кадомцева А.Е.**

*Доцент кафедры финансового права*

*ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»*

*Доцент, к.ю.н.*

**Цветкова Ю.С.**

*Старший преподаватель*

*Кафедра Международного и морского права*

*ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова*

## **НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ НЕОБХОДИМОСТИ УНИФИКАЦИИ ДОГОВОРНЫХ НОРМ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ПОЛЯРНЫЙ ТУРИЗМ И КРУИЗНОЕ СУДОХОДСТВО**

**Аннотация.** В настоящей статье автор на примере существующих национальных и международных актов анализирует и обосновывает необходимость унификации и кодификации норм, регламентирующих круизное судоходство и полярный туризм. Исследуется необходимость подобной унификации в контексте возможных правоприменительных проблем в сфере полярного туризма.

**Ключевые слова.** Арктика, Антарктика, полярное право, круизное судоходство, полярный туризм.

## **SOME ISSUES OF THE NEED TO UNIFY CONTRACTUAL NORMS GOVERNING POLAR TOURISM AND CRUISE SHIPPING**

**Annotation.** In this article, the author analyzes and justifies the need for unification and codification of the norms regulating cruise shipping and polar tourism using the example of existing national and international acts. The necessity of such unification is investigated in the context of possible law enforcement problems in the field of polar tourism.

**Keywords.** Arctic, Antarctic, Polar law, cruise shipping, polar tourism.

В последнее десятилетие все большую популярность набирает морской туризм. Так, по оценкам некоторых экспертов, рынок круизов растет не только в мире, но и в России<sup>1</sup>.

Общее количество круизных пассажиров в мире в 2018 году оценивалось специалистами в 27 млн человек. Коммерческий директор компании «Атлантик Лайн» Алексей Цыганков отмечает рост числа круизных пассажиров за последнее десятилетие на 10 млн человек<sup>2</sup>.

Несмотря на не снижающуюся популярность средиземноморских круизов, все больший интерес туристы проявляют к таким экзотичным направлениям, как Арктика и Антарктика, которые ранее рассматривались не как туристическая зона, а исключительно как объект научных исследований.

<sup>1</sup> Генеральный директор круизной компании «Инфофлот» Андрей Михайловский отметил, что в 2016 году, когда для туристов были закрыты Египет и Турция, спрос на круизы у россиян вырос на 40 %.

<sup>2</sup> Там же

Складывающаяся ситуация неизбежно диктует необходимость разработки и систематизации договорных положений, которые могли бы применяться для регламентации правоотношений, складывающихся в рамках организации туристской деятельности между туристами и туроператорами (в том числе – круизными компаниями), с учетом специфики полярных районов.

На сегодняшний день ни на международном уровне, ни в российском законодательстве нет какого-либо унифицированного законодательного акта, который бы комплексно регулировал вопросы полярного туризма.

Для более четкого представления цели унификации норм, регламентирующих полярный туризм, представляется необходимым рассмотреть вопрос самой сути термина «унификация».

Е.Г. Потапенко, проведя сравнительный анализ существующих научных подходов к детерминации понятия «унификация» (в частности, анализируя труды Г.К. Дмитриевой, О.Н. Садикова, С.К. Магомедова, М.И. Бару, Л.Ю. Фоминой, В.Ю. Туранина), указывает, что унификация представляет собой приведение к единообразию, а «целью унификации права на элементарном уровне выступает создание единой (общей) нормы, регулирующей сходные правоотношения<sup>3</sup>».

Среди форм унификации права выделяют правотворческую, правоинтерпретационную и правоприменительную, включая судебную, деятельность.

В качестве основного метода унификации норм, как правило, выделяют кодификацию. По мнению С.С. Алексеева<sup>4</sup>, через кодифицированное правотворчество происходит создание законченной, целостной правовой системы.

В качестве важного аспекта кодификации Е.Г. Потапенко отмечает то, что в результате кодификации происходит не только систематизация норм и объединение их в один нормативный акт, но и согласование кодифицируемого правового материала, что, в свою очередь, помогает избежать противоречий между нормами и, как следствие, трудностей в правоприменении.

На сегодняшний день нормы, регулирующие полярный туризм, носят разрозненный характер и не объединены в какой-либо отдельный нормативный акт.

Нормы, регламентирующие туристскую деятельность, на уровне российского законодательства систематизированы в ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ», однако данный закон не содержит норм, которые бы регулировали полярный туризм или же отсылали бы к другим нормативным актам, касающимся полярного туризма.

Нормы, регулирующие перевозку морем пассажиров, на уровне российского законодательства регулируются Кодексом торгового мореплавания РФ, а на международном – Афинской конвенцией о перевозке морем пассажиров и их багажа. Однако ни КТМ РФ, ни Афинская конвенция не регламентируют круизное судоходство, отдельные нормы о котором содержатся в Конвенции по облегчению международного морского судоходства. Также существующие международные и национальные нормативные акты содержат либо понятие «турист», либо понятие «пассажир», хотя представляется очевидным, что они не равнозначны, и понятие «турист» гораздо шире понятия «пассажир».

Единственным кодифицированным актом, относящимся к полярным регионам, на сегодняшний день является Полярный кодекс, однако его содержание составляют, в основном, технические требования к судам, эксплуатирующимся в полярных водах. И хотя безопасность судоходства, безусловно, является неотъемлемой частью организации туризма, вопросы туризма Полярный кодекс напрямую не регулирует.

Такие документы, как Хартия туризма, регулируют общие вопросы, связанные с организацией туристической деятельности, права и обязанности туристов, обязанности государств, интересы местных жителей и т.д., однако не содержит каких-либо особых указаний относительно полярных регионов, обладающих спецификой, как предполагающей дополнительные специфические обязанности туриста, так и оказывающей существенное влияние на исполнение договора о реализации туристского продукта обеими сторонами.

Практически ни один из существующих актов международного частного права не регламентирует круизное судоходство с точки зрения туризма – правила и нормы, разрабатываемые круизными компаниями, являются локальными актами и иногда могут существенно отличаться друг от друга, а также не учитывать аспекты, являющиеся ключевыми в сфере организации круизного туризма.

Специфику круизного туризма хорошо отражают случаи из судебной практики, когда туристы были вынуждены судиться с круизной компанией, которая не просчитала маршрут и не учла погодные условия, вследствие чего судну пришлось несколько дней дрейфовать в море, продукты питания испортились, а канализация вышла из строя; когда турист подал в суд на круизную компанию с целью взыскать компенсацию за полученную травму на палубе, однако отказавшийся сойти на берег для более детального медицинского обследования, вследствие чего его состояние ухудшилось.

<sup>3</sup> Потапенко Е.Г. Унификация права: понятие, формы, методы (в контексте исследования унификации цивилистического процессуального права) // Изв. Саратов. ун-та Нов. сер. Сер. Экономика. Управление. Право. 2017. №3.

<sup>4</sup> Загоруйко К. Ф. 2000. 01. 001. Алексеев А. С. Право: Азбука. Теория. Философия: опыт комплексного исследования. М.: Статут, 1999. 710 с // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Сер. 4, Государство и право: Реферативный журнал. 2000. №1.

В условиях климата высоких широт приведенные выше в качестве примера ситуации могут иметь более фатальное значение для обеих сторон – существенная удаленность полярных регионов, непредсказуемые погодные условия и суровый климат могут затруднить своевременное исполнение договора о реализации туристского продукта, создать угрозу безопасности туристов, экипажа, судна.

Отдельные условия договора о реализации туристского продукта закрепляются в Типовой форме договора<sup>5</sup>, разработанной Минэкономразвития РФ. Однако и этот подзаконный акт не учитывает специфики Арктики и Антарктики, а, следовательно, требует либо существенной доработки, либо разработки отдельной проформы договора.

Ответы на некоторые вопросы можно встретить в судебной практике. Так, например, в 2018 году Верховный Суд, давая разъяснения относительно порядка применения норм об обстоятельствах непреодолимой силы (форс-мажоре), указал, что «признаком непреодолимой силы является непредсказуемость. Если же ветреная погода случается в определенном месте систематически, то таким признаком она не обладает»<sup>6</sup>. Учитывая характерность такой погоды и частоту ее изменчивости для Арктики, можно сделать вывод о том, что в случае нарушения туроператором условий договора вследствие изменения погодных условий, он будет нести ответственность, не имея возможности сослаться на обстоятельства непреодолимой силы.

Данный пример отдельно существующей в правоприменительной практике нормы, на наш взгляд, в очередной раз доказывает и необходимость доработки существующих законных и подзаконных актов в сфере полярного туризма, и необходимость их унификации.

Принимая во внимание то, что унификация происходит на уровне двух правовых систем – в международном, и в национальном праве, вопрос унификации норм, регламентирующих полярный туризм, стоит вдвойне остро: особенность правового статуса Арктики заключается в секторальном делении региона, принадлежащем нескольким странам. Таким образом, в каждом «секторе» действует национальное законодательство отдельно взятого государства, и в данной ситуации представляется необходимым унифицировать существующие в настоящее время нормы, регулирующие полярный туризм и круизное судоходство в виде единой Конвенции «О морском туризме», которая включала бы раздел, посвященный арктическому и антарктическому туризму.

#### *Пристатейный библиографический список:*

1. Приказ Минэкономразвития России от 19.03.2019 № 135 «Об утверждении типовых форм договора о реализации туристского продукта, заключаемого между туроператором и туристом и (или) иным заказчиком, и договора о реализации туристского продукта, заключаемого между турагентом и туристом и (или) иным заказчиком» (Зарегистрировано в Минюсте России 24.09.2019 № 56057)
2. Определение Судебной коллегии по гражданским делам ВС РФ от 21 августа 2018 г. № 18-КГ18-142
3. Загоруйко К. Ф. 2000. 01. 001. Алексеев А. С. Право: Азбука. Теория. Философия: опыт комплексного исследования. М.: Статут, 1999. 710 с // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Сер. 4, Государство и право: Реферативный журнал. 2000. №1.
4. Потапенко Е.Г. Унификация права: понятие, формы, методы (в контексте исследования унификации цивилистического процессуального права) // Изв. Саратов. ун-та Нов. сер. Сер. Экономика. Управление. Право. 2017. №3.

**Для цитирования:** Зайцева А.И. Правовое регулирование перевалки грузов вне акватории морских портов // Океанский менеджмент. 2022. № 3(17). С. 22-24.

**Зайцева А.И.**

*Ассистент кафедры Международного и морского права  
ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова*

## **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ ВНЕ АКВАТОРИИ МОРСКИХ ПОРТОВ**

**Аннотация.** Современные тенденции развития мирового транспортного рынка и портовой деятельности, обуславливают необходимость ускорения темпов развития морских портов. В современных условиях наблюдается тенденция быстрого роста размеров судов, в связи с чем, малые глубины около причалов большинства портов, недостаточно для обработки современных судов, все это, существенно влияет на технологии перевалки грузов в портах. Однако, для решения этой проблемы – перевалка или догрузка в море крупнотоннажных судов становится перспективной для развития морских торговых портов.

**Ключевые слова.** Перевалка грузов, морской транспорт, морской порт.

<sup>5</sup> Приказ Минэкономразвития России от 19.03.2019 № 135 «Об утверждении типовых форм договора о реализации туристского продукта, заключаемого между туроператором и туристом и (или) иным заказчиком, и договора о реализации туристского продукта, заключаемого между турагентом и туристом и (или) иным заказчиком» (Зарегистрировано в Минюсте России 24.09.2019 № 56057)

<sup>6</sup> Определение Судебной коллегии по гражданским делам ВС РФ от 21 августа 2018 г. № 18-КГ18-142

## LEGAL REGULATION OF CARGO TRANSSHIPMENT OUTSIDE THE WATER AREA OF SEAPORTS

**Annotation.** Current trends in the development of the world transport market and port activities necessitate the acceleration of the pace of development of seaports. In modern conditions, there is a tendency for a rapid increase in the size of ships, and therefore, shallow depths near the berths of most ports are not enough to handle modern ships, all this significantly affects the technology of cargo transshipment in ports. However, in order to solve this problem, the transshipment or additional loading of large-capacity vessels at sea becomes promising for the development of commercial seaports.

**Keywords.** Cargo transshipment, sea transport, seaport.

Данный вопрос является актуальным поскольку в настоящее время, в системе организации эксплуатационной работы по перевалке грузов в море существуют недостатки, которые, в свою очередь, приводят к основной проблеме - загрязнению окружающей среды.

Перевалка означает выгрузку товаров с одного судна и их погрузку на другое для завершения пути к следующему пункту назначения, даже если грузу, возможно, придется оставаться на берегу некоторое время до его дальнейшего следования. Но этот термин также может применяться в более общем смысле к другим видам транспорта, таким как грузовые перевозки автомобильным, железнодорожным или воздушным транспортом, или любой их комбинации. Посылка или контейнер сначала достигает определенного места, а не конечного пункта назначения. Он выгружается на месте, повторно загружается на другое судно и транспортируется в конечную точку. Промежуточный пункт или пункт передачи отгрузки известен как перевалочный узел.

Проведя анализ норм международного и национального права, регламентирующих перевалку грузов вне портовых акваториях - пришли к выводу, что данные операции не детерминированы международными договорами и национальным законодательством. Все основные конвенции определяют общий порядок транспортировки грузов и, в основном, сосредоточены на регламентации оборота договорных и транспортно-распорядительных документов. Несмотря на наличие международной правовой базы в отношении морской перевозки грузов, законодательство государств отличается друг от друга. Существуют региональные организации по управлению рыболовством, на которые возложена ответственность по управлению перевалки рыбы вне портовых акваторий, но их вектор развития отличается друг от друга, хоть и мировое сообщество стремится к полному запрету перевалки рыбы вне портов.

Кодекс торгового мореплавания<sup>1</sup>, Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»<sup>2</sup> и Приказ Минтранса России «Об утверждении Правил оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно»<sup>3</sup> допускают осуществление перевозки грузов, погрузки (выгрузки) грузов, однако только между портами. Порядок перевалки грузов вне портовых акваторий Кодексом не определен. ФЗ «О морских портах...» содержит статью 20, устанавливающую некоторые положения, касающиеся договора перевалки груза. По данному договору перевалки груза заказчиком может выступать грузоотправитель (отправитель), грузополучатель (получатель), перевозчик, экспедитор либо иное физическое или юридическое лицо. Осуществление операций с грузами, в том числе по перевалке грузов относится к услугам, правила оказания которых устанавливаются органами власти и за которыми осуществляется государственный контроль, надзор за их соблюдением.

Сведения о предлагаемых оператором морского терминала условиях договора перевалки груза, в том числе осуществления дополнительных работ и услуг, сведения о тарифах и правилах их применения размещаются операторами морских терминалов на их официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» и должны быть доступны для ознакомления без взимания платы. При международных и каботажных перевозках ответственность за проведение мероприятий, связанных с погрузкой или выгрузкой, будет лежать на той стороне, которые и отвечают за отправку или получение груза, а перевозчик может не вступать в отношения с операторами морского терминала, кроме случаев, указанных в КТМ РФ.

Говоря об особенностях перевалки на основе анализа практики, мы приходим к выводу, что перевалка грузов в море имеет ряд преимуществ и недостатков – развертывание перегрузочных комплексов в короткие сроки без особых денежных затрат по сравнению со строительством стационарных терминалов, а также можно эксплуатировать суда с большой осадкой без осуществления дноуглубительных работ. Также, одним из недостатков является то, что морской район добычи, содержащий в себе множество факторов, которые, как правило, регулируются самостоятельным

<sup>1</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 28.06.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 09.07.2022) // СПС КонсультантПлюс

<sup>2</sup> Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 № 261-ФЗ // СПС КонсультантПлюс

<sup>3</sup> Приказ Минтранса России от 29.04.2009 № 68 (ред. от 10.05.2016) «Об утверждении Правил оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно» // СПС КонсультантПлюс

договором между сторонами.

В связи со всеми перечисленными выше недостатками, Комиссии Госсовета по направлениям «Экология и природные ресурсы» и «Транспорт» предложили правительству рассмотреть возможность запрета рейдовой перевалки всех грузов в открытых водах России. Согласно поправкам к документу, рейдовая перевалка будет разрешена только в определенных перегрузочных районах, при этом за нее будут взимать сбор, который, как предполагается, компенсирует ущерб окружающей среде. Его размер, как и перечень опасных грузов, установит правительство. За нарушение правил предусматривается штраф от 100 тыс. руб. до 20 млн руб. Так как на сегодняшний день в стране есть территории, где пока отсутствует необходимая для безопасной перевалки портовая инфраструктура. Поэтому в некоторых специальных районах, перевалка будет осуществляться под контролем. Также, в прошлом году Минтранс России предложил установить порядок перегрузки с судна на судно путем внесения изменений в КТМ РФ.

Говоря о зарубежном опыте еще в самом начале свое развития перевалочных комплексов природоохранные организации пытались найти их негативное влияние на окружающую среду. В результате, в 1998 году появился доклад «Риск разливов нефти при перевалке», в котором отмечалось, что статистика за последние годы является весьма благоприятной. За все проанализированное время ни на западном, ни на восточном побережье США не произошло ни одного разлива нефти, а в Мексиканском заливе лишь 7 случаев.

Таким образом, по нашему мнению, в целях совершенствования правового регулирования перегрузки (перевалки) грузов в различных видах морских пространств и обеспечения экологической безопасности считается необходимым:

1. Закрепить отдельный договор перевалки груза вне акватории порта или создать оговорки о перевалке грузов в договоре морской перевозки грузов или любом другом транспортном документе, что позволит устранить риски нечестного заключения сделок в сфере морских грузоперевозок и поспособствует благоприятному развитию торговой экономики.
2. Утвердить перечень грузов для перегрузки.
3. Усилить государственный контроль и регулирование при осуществлении перевалки вне акватории портов, в том числе в исключительной экономической зоне РФ.
4. А также в диалоге с профессиональным отраслевым бизнес-сообществом закрепить данный вопрос на международном уровне.

***Пристатейный библиографический список:***

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 26.05.2021);
2. Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 № 261-ФЗ // СПС КонсультантПлюс
3. Закон РФ «О Государственной границе Российской Федерации» от 01.04.1993 № 4730-1;
4. Федеральный закон «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» от 17.12.1998 № 191-ФЗ // СПС КонсультантПлюс
5. Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» от 31.07.1998 № 155-ФЗ // СПС КонсультантПлюс
6. Честнов Е.И. Одинарные швартовые бочки для разгрузки крупнотоннажных танкеров. Экспресс- информация / Е.И. Честнов // Водный транспорт. – 1970. – № 21.
7. Левин С.И. Беспричальный прием танкеров / С.И. Левин. – М.: Морской транспорт, 1960.



## РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

**Для цитирования:** Исакова О.С. Правовое регулирование договора перевозки груза морем по законодательству Объединенных Арабских Эмиратов / Науч. руковод. доцент Я.Е. Бразовская; ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адм. С.О. Макарова» // Океанский менеджмент. 2022. № 3(17). С. 25-27.

**Исакова О.С.**

*Кафедра Международного и морского права  
ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова  
Бакалавриат*

### ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА МОРЕМ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ ОБЪЕДИНЕННЫХ АРАБСКИХ ЭМИРАТОВ<sup>1</sup>

**Аннотация.** В статье рассматривается законодательство ОАЭ регулирующее договор перевозки груза, анализируются ключевые нормативно-правовые акты в данной области и исследуется процесс заключения договора, оформления документов, права и обязанности сторон и другие аспекты договора, в том числе в сравнении с российским законодательством.

**Ключевые слова.** Торговое мореплавание, договор, морское право, груз, перевозка.

### LEGAL REGULATION OF THE CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA UNDER THE LAWS OF THE UNITED ARAB EMIRATES

**Annotation.** This article discusses the legislation of the UAE in the field of maritime law, legal regulation of the contract for the carriage of goods. The key legal acts in this area are analyzed. The process of concluding an agreement, the rights and obligations of the parties, the documents being drawn up and other important institutions are being studied; including in comparison with Russian legislation.

**Keywords.** Merchant shipping, contract, maritime law, cargo, transportation.

Морское право в ОАЭ долгое время было продолжением британского морского права и в целом представляет собой чрезвычайно сложную отрасль права. В течение последних нескольких лет морская отрасль боролась с постоянно меняющимся правовым ландшафтом, и из-за постоянно растущего спроса на судоходные услуги отрасль адаптировалась к изменениям.

Основной нормативно-правовой акт – Морской кодекс ОАЭ или Федеральный закон ОАЭ № 26 от 1981 года, регулирующий все виды судоходства в ОАЭ, осуществляемого в естественных морях, озерах и водных путях, а также в искусственных судоходных водах, таких как каналы<sup>2</sup>.

Согласно статье 256, Раздела II: Договор морской перевозки – представляет собой договор, по которому перевозчик обязуется перевозить товары из одного порта в другой за плату, уплачиваемую грузоотправителем. Положения Закона № 26 применяются с момента принятия груза перевозчиком или его представителем до момента его передачи грузополучателю.

Форма договора – письменная. Не требуется государственной регистрации при сотрудничестве частных лиц. Если же одной из сторон договора является государственная структура, то сделка подлежит регистрации в соответствующем органе. Данные положения установлены Федеральным законом № 1 от 1987 года и применяются ко всем гражданским сделкам.<sup>3</sup> Договор является двусторонним, консенсуальным. Стороны вольны включать любые условия в договор, не противоречащие законодательству конкретного эмирата и ОАЭ. Не допускается только изменение к коносаменту – в части его реквизитов, содержания, процесса его выпуска.

По общему правилу срок действия договора морской перевозки – с момента заключения договора до получения груза получателем в порту выгрузки; но допускается и оформление на рейс, на круговой рейс, и по иным условиям.

Морской кодекс устанавливает значительный объем требований к коносаменту. Так, согласно статье 257: «Договор фрахтования подтверждается коносаментом, и перевозчик или его представитель выдает коносамент по требованию грузоотправителя.». Именно коносамент является документом, удостоверяющим факт заключение договора. Законодательство не уточняет возможность использование электронной версии коносамента. Однако, в статье 136 Федерального Закона № 18 допускается выпуск иного документа, вместо коносамента, также это установлено и в статье 239 Федерального Закона № 18.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Статья подготовлена под научным руководством Я.Е.Бразовской, доцент кафедры Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О.Макарова.

<sup>2</sup> Морской Кодекс ОАЭ, Федеральный закон ОАЭ № 26 от 1981 г. (далее Морской Кодекс, Закон № 26). Federal Law No. (26) of 1981 on Maritime Commercial Law. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ded.ae>

<sup>3</sup> Federal Law No. (1) 1987 Concerning Civil Transactions Law of the U.A.E. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ded.ae>

<sup>4</sup> Federal Law No. 18 Issued on 1993/9/7 Corresponding to 21 Rabi' el Awwal 1414 H. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://elaws.moj.gov.ae/mainfrominfoheader.aspx?val=EL1&anchor=Anchor7&np=&Imp=undefined&f=UAE-LC-07\\_00018\\_Kait.html%23Anchor7&Words=Maritime%20Commercial%20Law](https://elaws.moj.gov.ae/mainfrominfoheader.aspx?val=EL1&anchor=Anchor7&np=&Imp=undefined&f=UAE-LC-07_00018_Kait.html%23Anchor7&Words=Maritime%20Commercial%20Law)

Согласно положениям пункта 2 статьи 257 Закона № 26 в коносаменте должны быть указаны следующие сведения: (а) наименование и страна перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя; (б) спецификация товаров, доставленных перевозчику, и дата доставки;

(с) порт отправления и порт прибытия; (d) название и национальность судна; (е) стоимость фрахта и метод расчета; (f) место и дата выставления коносамента; (g) количество машинописных копий коносамента; (h) подпись капитана и грузоотправителя.

И согласно статьи 258 Закона № 26, коносамент должен содержать данные сведения о грузе: внешний вид товара; состояние упаковки; маркировка; основные знаки, необходимые для установления типа товаров в соответствии с данными, предоставленными грузоотправителем в письменной форме до отгрузки, сведения о которой должны быть достаточными для идентификации товара и должны быть маркированы таким образом, чтобы они оставались разборчивыми до конца рейса; количество упаковок или штук. Передача оригинала коносамента перевозчику или его представителю является надежным доказательством доставки товара лицу, имеющему право на его получение, в условиях, изложенных в коносаменте, если не указано иное не доказано. Перевозчик обязан принять груз к перевозке, оформить и выпустить должным образом коносамент (в соответствии с законодательством). Грузоотправитель обязан предоставить и заверить надежность сведений о перевозимом грузе, уплатить услуги за перевозку в оговоренный срок, соблюдать условия договора.

При сравнении с российским нормативно-правовым актом и в частности с Кодексом Торгового Мореплавания РФ, необходимо отметить, что российское законодательство содержит меньше положений о коносаменте. Обязательные реквизиты, функции, содержание, юридическая сила – едины для двух правовых систем. В российском законодательстве устанавливаются виды коносамента (ордерные, именной, на предъявителя). Право ОАЭ разделяет их только по оборотоспособности (negotiable и non-negotiable). Большой объем норм уделяется также срокам выпуска коносамента, и датам на нем, в отличие от Кодекса Торгового Мореплавания<sup>54</sup>.

Согласно пункту 1 статьи 272 Закона № 26 – перевозчик должен перед отплытием и в начале рейса во время плавания проявлять необходимую осторожность по отношению к грузу. В обязанности перевозчика также вменена подготовка трюмов, холодильных камер и других частей судна к приему, перевозке и хранению груза, а также соблюдение необходимой осторожности при погрузке, укладке, штабелировании, согласно Административному приказ № (543) от 2007 г. от Министерства Транспорта Объединённых Арабских Эмиратов.<sup>6</sup>

Если капитан (агент перевозчика) находит на борту судна и до отплытия какие-либо товары, не упоминаемые в коносаменте или в отношении которого приведенные сведения вопреки истине, ему будет позволено выгрузить эти товары с судна в месте погрузки или разрешить им оставаться на судне после оплаты фрахта, эквивалентного наибольшему фрахту, подлежащему уплате за товары этого типа в указанном месте без ущерба для любой компенсации, которая может стать должным. Также, перевозчик имеет право при обнаружении указанных товаров во время рейса приказать бросить их в море, если они причиняют повреждения судна или груза, погруженного на него, или если их перевозка влекут за собой уплату штрафов или оплату расходов сверх стоимости их или если их продажа или экспорт запрещены законом, и так в соответствии с Административным приказом № (67) от 2011 г. об условиях эксплуатации водного транспорта Объединённых Арабских Эмиратов.<sup>7</sup> Отметим, что такие права перевозчика КТМ РФ не устанавливает; в случае таких ситуаций – перевозчик может отказаться от продолжения рейса, но ликвидирование груза – будет расцениваться как умышленная порча имущества, согласно законодательству РФ.

Согласно статье 275 Закона № 26, перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение, понесенные в течение периода с момента, когда он принимает поставку товаров в порту погрузки до момента, когда он доставляет его лицу право на них в порту разгрузки, если не доказано, что указанное повреждение или разрушение возникли в результате одного из следующих причины: (а) немореходного состояния судна, возникшее не по его вине; (b) ошибки навигации или управления судном на часть капитана, экипажа, лоцманов или других морских работников; (с) пожар, если только он не произошел в результате действия или бездействия перевозчика; (d) опасности на море или в других судоходных водах, опасности или несчастные случаи из них; (е) стихийное бедствие; (f) опасности войны; (g) действия врагов государства; (h) любое задержание или принуждение со стороны власти, государства или народа или судебного ареста; (i) карантинные ограничения; (j) любые забастовки или увольнения или любые другие препятствия, такие как предотвращение продолжение работы полностью или частично; (k) гражданские беспорядки и волнения; l) любое действие или бездействие со стороны грузоотправителя по договору или владельца товара или его агента или представителя; (s) любая другая причина, которая не возникает из-за невыполнения обязательств перевозчиком или те, кто работает под его началом или его

<sup>5</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 28.06.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 09.07.2022) (далее КТМ РФ) // СПС КонсультантПлюс.

<sup>6</sup> Административный приказ № (543) от 2007 г. об издании подзаконных актов о работе водного транспорта в заливе Дубая. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.rta.ae>

<sup>7</sup> Административный приказ № (67) от 2011 г. об условиях эксплуатации водного транспорта. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.rta.ae>

представителем. Бремя доказательство должно быть на лице, утверждающем такую причину, чтобы показать, что нет бездействие таких лиц способствовало причинению убытков или наносить ущерб. Если судно загружено опасными, легковоспламеняющимися или взрывоопасными грузами, то перевозчику разрешено в любое время снять груз с судна или уничтожить их, или устранить опасность, которую они вызывают, без какой-либо компенсации, если будет установлено, что он не давал согласия на их погрузку хотя он знал об их типе или природе. Кроме того, грузоотправитель несет ответственность за убытки и ущерб, возникшие прямо или косвенно в результате погрузки таких товаров на судно. Грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком за любую неточность в указанных им сведениях о грузе и которые были указаны в коносаменте. В сравнении с российским законодательством, обязанности сторон и ответственность одинаковы в нормативно- правовых актах двух стран.

Невозможность ограничения ответственности перевозчика также отличается в законодательстве двух стран. Например, в Морском Кодексе ОАЭ по пункту 3 статьи 276 – перевозчику не разрешается ограничивать свою ответственность против грузоотправителя, если грузоотправитель представил сведения до погрузки, характера и стоимости товаров, и особое значение, придаваемое их сохранению, и такие сведения указываются в коносаменте. Указанные сведения считается доказательством правильности значения, установленного грузоотправителе – такая норма в КТМ РФ отсутствует.

На период 2022 года карантинные ограничения в связи с COVID-2019 сохраняются, все члены экипажа должны постоянно сдавать тестирования, осуществлять работу в средства индивидуальной защиты, перевозимые товары должны проходить обязательную фумигацию согласно Приказу № 53 от 05.05.2020 г. от Министерства здравоохранения Объединенных Арабских Эмиратов.<sup>8</sup> А в случае обнаружения вируса, судно и экипаж отправляется на карантин в ближайшем порту. Такие процедуры значительно увеличивают сроки поставки товаров, и ввиду этого контрагенты прописывают в условиях договора, что такие задержки не попадают под ответственность сторон и не несут какого-либо возмещения пострадавшей стороне.

Морской кодекс ОАЭ значительно большое внимание уделяет соблюдению договорных сроков касательно доставки груза, прибытия судна, выпуска коносамена. За их нарушения предусмотрены значительные штрафы на законодательном уровне. Стороны перестраховаться, и заранее обговаривают такие условия; инициатор в основном – перевозчик. Отметим, что такая тенденция на рынке торгового мореплавания в РФ в данный момент не наблюдается.

Система морского права в ОАЭ выглядит современной и перспективной, отвечающей современным тенденциям, однако законодательство ОАЭ так и не ратифицировало и не подписало ни одну международную конвенцию, связанную с морскими перевозками грузов – Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила или Роттердамские правила. Так, по мнению автора для более фиксированного присоединения в международную систему необходима ратификация какой-либо признанной конвенции. Законодательство ОАЭ в нормативных актах инкорпорировала нормы Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила). (Брюссель, 25 августа 1924 г.) (с изменениями от 23 февраля 1968 г.). Но, она лишь носит рекомендательный, а не обязательный характер. У предполагаемых партнеров нет жесткой правовой опоры что их права будут защищены в соответствии с международными стандартами права включая правоотношения в сегменте морской перевозки грузов. Такое положение отталкивает одних, и вызывает сомнения в реализации коммерческого мореплавания у других. Стабильное и мягкое экономическое законодательство дает толчок для осуществления морских перевозок со всего мира, а само регламентирование морской перевозки груза является структурированным, последовательным и всеохватывающим. С уровнем развития экономики и рынка морских перевозок, заметно расширяется и обновляется законодательная база ОАЭ. Власти пристально следят за текущими правовыми тенденциями и оперативно их встраивают в законодательную модель показательным примером является электронный документооборот или ограничения ввиду COVID-19.

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

1. Федеральный закон ОАЭ № 26 от 1981 г. Административный приказ № (543) от 2007 г. «Об издании подзаконных актов о работе водного транспорта в заливе Дубая».
2. Административный приказ № (67) от 2011 г. «Об условиях эксплуатации водного транспорта».
3. Приказ № 53 от 05.05.2020 г.
4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 28.06.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 09.07.2022).
5. Federal Law No. (1) 1987 Concerning Civil Transactions Law of the U.A.E.
6. Federal Law No. 18 Issued on 1993/9/7 Corresponding to 21 Rabih el Awwal 1414 H.



<sup>8</sup> Приказ № 53 от 05.05.2020 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://u.ae/-/media/Documents-2022>

**РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ**

Для цитирования: Пенчук А.О. Ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации морского и внутреннего водного транспорта // Океанский менеджмент. 2022. № 3(17). С.28-30.

**Пенчук А.О.**

*Кафедра Международного и морского права  
ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова  
Бакалавриат*

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И  
ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА<sup>1</sup>**

**Аннотация.** В современном мире, борьба с нарушением правил движения и эксплуатации морских транспортных средств в целом является одной из важных задач, в связи с тем, что, во-первых, количество транспорта с каждым годом увеличивается, во-вторых, транспорт является неотъемлемой частью современной жизни человека. Без использования транспортных средств (далее - ТС) невозможно нормальное функционирование общества, бизнеса, производственной сферы, да и государства в целом. Но, к сожалению, помимо положительных сторон использования транспорта (перевозка грузов, пассажиров использования в личных целях и т.п.), существует и негативная сторона, в частности в своей работе я бы хотел рассмотреть, какая ответственность наступает за нарушение правил, на примере морского и внутреннего водного транспорта.

**Ключевые слова.** Нарушение правил безопасности, водный транспорт, ответственность на море.

**RESPONSIBILITY FOR VIOLATION OF TRAFFIC SAFETY RULES AND OPERATION OF SEA  
AND INLAND WATER TRANSPORT**

**Annotation.** In the modern world, the fight against violation of the rules of movement and operation of marine vehicles in general is one of the important tasks, because, firstly, the number of transport is increasing every year, and secondly, transport is an integral part of modern human life. Without the use of vehicles (hereinafter referred to as vehicles), the normal functioning of society, business, the production sector, and the state as a whole is impossible. But, unfortunately, in addition to the positive aspects of the use of transport (carriage of goods, passengers for personal use, etc.), there is also a negative side, in particular, in my work I would like to consider what kind of responsibility comes for violating the rules, using the example of maritime and inland water transport.

**Keywords.** Cargo violation of safety rules, water transport, responsibility at sea.

Проблема выражается в том, что использование транспортных средств (далее – ТС), являющихся источником повышенной опасности, нередко сопряжена с угрозой для жизни людей и причинения какого-либо вреда или ущерба как человеку, так и окружающей среде, и поэтому нарушения правил движения и эксплуатации транспортных средств могут повлечь различные тяжкие последствия, но именно в связи с вероятностью наступления таких последствий, лицо, нарушающий эти четкие правила, чаще всего в силу легкомыслия или небрежности не догадывается, и не представляет о последствиях, которые могут наступить.

В настоящее время в Российской Федерации законодательно закреплены нормы, которые направлены на профилактику правонарушений. Гражданин, который совершил правонарушение подлежит ответственности, согласно нормам Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации (далее – КоАП РФ). Лицо, совершившее правонарушение, должен и обязан нести полную ответственность, необходимо соблюдение принципа неотвратимости наказания. В этой связи, уполномоченные лица, должны проводить профилактические мероприятия, для недопущения совершения гражданином более общественно опасного деяния, а именно – преступления. За совершения преступления, как умышленного, так и неосторожного, лицо подлежит уголовной ответственности, которая закреплена в Уголовном кодексе Российской Федерации (далее – УК РФ). В целях профилактики таких нарушений необходимо законодательное усовершенствование существующих норм и введение новых, в том числе административно-правовых и уголовно-правовых

Проблема эффективности борьбы с преступлениями эксплуатацией морского и внутреннего водного транспорта как ведущим видом, по моему мнению, в группе транспортных преступлений и неосторожной преступности в целом с каждым годом становится более актуальной. Речь идет не только об угрозе посягательства на такие важнейшие социальные ценности, как жизнь и здоровье человека, а также совершения серьезной экологической катастрофы, но и об экономическом ущербе.

К сожалению, большинство людей, недооценивают общественной опасности нарушений правил использования водных ТС и их эксплуатацию, существование проблем в законодательном регулировании. Немаловажным является то, как было сказано раньше, ТС является источником повышенной опасности и необходимо обратить внимание, что согласно норме, закрепленной в

<sup>1</sup> Статья подготовлена под научным руководством А.И. Зайцевой, ассистент кафедры Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Гражданском кодексе Российской Федерации (далее – ГК РФ), ответственность будет нести собственник водного транспорта, рассмотрим это на примере маломерного судна.

Так, например, собственником маломерного судна является гражданин Российской Федерации, после регистрации своего судна в уполномоченных органах и получивший документ о регистрации права собственности. Судовладелец - лицо, которое эксплуатирует судно или использует его на ином законном основании. Отсюда можно рассмотреть следующие ситуации: в ч.1 ст. 11.8 КоАП РФ за нарушение правил управления маломерным, судно, влечет наложение административного штрафа. А в ч.1.1 ст. 263 УК РФ, закреплено, что в случае нарушения правил безопасности движения и эксплуатации на маломерном судне, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, - то лицо вне зависимости от собственника он, либо лицо управляющий этим судном, ответственность будет нести лицо, которые управляло этим судном в момент совершения противоправного действия, но гражданско-правовую ответственность в любом случае понесёт собственник данного судна. Касаемо примеров морского транспорта, то тут необходимо не забывать о международной преступности, ответственность за совершение которых, может нести государство в целом. Приказ Следственного комитета Российской Федерации (далее - СК РФ) № 116 от 11.08.2011 г. Пункт 1.1 закрепляет, что необходимо направлять следователей подчиненных военных следственных органов СК России для участия в дальних походах кораблей Военно-Морского Флота, выполняющих задачи по борьбе с пиратством и обеспечению безопасности судоходства.

В связи с этим, хочу рассмотреть один из таких планов на примере походов военных кораблей Северного Флота:

*1 этап.* Подготовка к выходу в море. На данном этапе изучаются различные нормы гуманитарного права. Подбираются документы, касающиеся правового режима плавания в том или ином районе океана. Например, Конвенция относительно обеспечения свободного плавания по Суэцкому каналу или Конвенция о режиме Черноморских проливов.

Помимо этого, изучаются международно-правовые документы, касающиеся соглашений, договоров и т.п. с государствами в территориальных водах которых предстоит пройти военному кораблю, либо в чьи порты планируются заходы.

*2 этап.* Решение организационных вопросов. На данном этапе доклад командованию и размещение личного состава.

*3 этап.* Определение с командованием отряда (корабля) задач на поход. На данном этапе определяются задачи, проводится беседа с экипажем о недопущении никаких противоправных действий как на самом корабле, так и каких либо нарушений вне его, а также порядок пресечения каких-либо противоправных действий в случае их появления.

При подготовке и проведении мероприятий необходимо обращать особое внимание командиров на обеспечение правил техники безопасности при обращении с оружием, механизмами. Также, при проработке планов следует обратить внимание по освоению всеми категориями военнослужащих норм международного гуманитарного права. Для этого нужно знать требования приказа Министра обороны Российской Федерации (далее – МО РФ) от 08.08.2001 г. № 360 и введенного им в действие Наставления по международному гуманитарному праву для Вооруженных сил Российской Федерации (далее - ВС РФ)

Анализируя законодательство других государств, в этом вопросе активно участвует парламент страны, поддерживающий инициативы по безопасности на море, работающий над разработкой законодательства по этой проблеме. Парламент поддержал различные морские меры, направленные на обеспечение морской безопасности Erika получила поддержку парламента и помогла их быстро завершить и улучшить первоначальные предложения. Парламент также призвал создать европейскую службу береговой охраны, провести лоцманскую работу в экологически опасных и труднодоступных районах, а также для четкого принятия решений в чрезвычайных ситуациях и лидерству в государствах-членах (в частности, в отношении обязательного выделения места убежища или аварийного порта).

В рамках пересмотра Директивы о системе мониторинга и информации о движении судов Сообщества (SafeSeaNet). Парламент гарантировал, что государства партнеры обязаны назначать компетентный орган, который мог принимать решения, как можно предотвратить опасную ситуацию на море (столкновения судов, преступность и т. п.) и где, в каком месте должно находиться судно, когда нуждается в помощи. Правовая регламентация для аварийных портов, является важным требованием для повышения морской безопасности.

Таким образом, парламент стал ведущей силой для значительных улучшений в морской безопасности, начиная с первого и заканчивая третьим пакетом морской безопасности, (в частности, благодаря работе его временного комитета MARE в 2004 году). В своей резолюции по EMSA парламент призвал расширить деятельность Агентства. Он рекомендовал, чтобы его системы мониторинга движения могли способствовать безопасному, безбарьерному европейскому морскому пространству, что позволило бы перевозить грузы и пассажиров между государствами-членами по морю, в более удобном формате, который включал в себя небольшое количество формальностей, чем при автомобильном транспорте.

Таким образом, в настоящее время, по действующему законодательству транспортными преступлениями признаются преступления, совершаемые в сфере взаимодействия человека с

транспортом (при создании внутренней угрозы безаварийной работы транспорта – лицом, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим безопасность транспорта; при создании внешней угрозы – лицом, не исполняющим указанные функции), нарушающее безопасность движения или эксплуатации транспорта как сложной технологической системы или транспортного средства либо условий обеспечения пассивной безопасности транспорта при сооружении транспорта (лицом, обязанным обеспечивать безопасность (пассивную безопасность, эксплуатационную надежность) транспорта при его строительстве), влекущее предусмотренные в законе преступные последствия. Необходимо сотрудничать с государствами, так как это, служит развитием стран мирового сообщества в различных областях. Непосредственные контакты сотрудников правоохранительных органов со своими иностранными коллегами этими актами полностью исключались. Раньше, советские судья, прокуроры, следователи и дознаватели не имели права лично обратиться в компетентные органы иностранного государства с запросами о нахождении в их ведении уголовных дел и участие в предоставлении международных правовых услуг. Отмечу, что в течение всех времен уголовное законодательство о безаварийной эксплуатации транспорта было обусловлено как одна из самых важных. Также, необходимо учитывать международно-правовые договоры, в первую очередь в сфере обеспечения безопасности водного транспорта. Необходимо постоянное совершенствование уголовно-правового механизма обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта. В настоящее время можно наблюдать, что, во-первых, увеличивается количество уголовно-правовых норм, предусматривающих ответственность за нарушение безаварийной работы транспорта правда, следует заметить, что при этом нередко транспортными преступлениями признаются и нарушения правил, которые не относятся к сфере регулирования безопасности движения или эксплуатации судов. Во-вторых, уточняется круг транспортных преступлений, в связи с чем одни деяния переклассифицируются, другие объявляются преступными, третьи меняют правовую природу, тем самым создаются необходимые условия для формирования в последующем самостоятельной группы транспортных преступлений. Другими словами, безопасность функционирования транспорта становится самостоятельным объектом уголовно-правовой охраны. В-третьих, возникает тенденция разделить ответственность за преступления на транспорте при одновременной сохранении существующих норм и создание новых классификаций ответственности в отношении преступлений, касающихся безопасности нескольких транспортных средств

**Пристатейный библиографический список:**

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2022) [Электронный ресурс]. // Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_5142/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/)
2. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 14.03.2022) [Электронный ресурс] // Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_30650/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/)
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 09.07.2022) [Электронный ресурс] // Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_22916/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/)
1. 4. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 24.09.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 22.08.2021) [Электронный ресурс]. // Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_10699/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/)
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 20.10.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2021) [Электронный ресурс]. // Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_34661/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/)
5. Приказ Следственного комитета Российской Федерации «Об организации работы по рассмотрению сообщений о преступлении и производству предварительного следствия по уголовным делам о пиратстве, совершенном за пределами Российской Федерации» от 11.08.2011г. № 116. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=EXP&n=518956#oJBJgLTgLTg3q8HdD2>
6. Наставление по международному гуманитарному праву для Вооруженных Сил Российской Федерации" (утв. приказом Министра обороны РФ 08.08.2001 № 360) (вместе с «Правилами применения норм международного гуманитарного права, касающихся опознавания») [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=EXP&n=309311#sUKJgLTGe1kHВQHC1>
7. Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений: Научно-практическое пособие. — М.: ПАП. 2011.

