



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

***ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ***

Выпуск 3(21) 2023

Научно-практический журнал

Санкт-Петербург

Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

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

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

Выходит ежеквартально в бумажной и в электронной версиях.

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

Журнал индексируется в системе РИНЦ (ID: 67324).



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

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: mla@oceanlaw.ru

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ТУ78-01944 от 25.10.2016

Контакты редакции

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: journal@oceanlaw.ru

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

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

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Отпечатано в типографии «Майер»

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

Тираж 100 экз. Подписано в печать 30.10.2023

На обложке – *Antione Duval «The Battle of Trafalgar»*

© ООО «АМП», 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Статьи публикуются в авторской редакции.

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

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Барило Н.В.

Применение искусственного интеллекта в таможенном деле 2

Старицына Е.И.

К вопросу о европейской системе защиты прав человека: современное состояние и критика 7

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Высоков Д.А.

Правовое обеспечение развития морской инфраструктуры Крыма 12

Ибрагимов И.Р.О., Щербаков Е.С.

К вопросу о противодействии морскому терроризму и пиратству (военный и международно-правовой аспекты) 15

Матвиенко В.В.

Совершенствование правового регулирования использования береговой полосы города Севастополя 21

Спильная В.В.

Правовой статус Азово-Керченской акватории Российской Федерации 24

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Кадовб Н.С.

Общие положения о государственной регистрации судов в Исландии 28

РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Дронченко А.Д.

Мультимодальные и комбинированные перевозки в российском праве. Проблематика терминологии 33

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Для цитирования: Барило Н.В. Применение искусственного интеллекта в таможенном деле / Науч.рук. к.ист.н., А.В. Полищук; доцент кафедры «Международное, морское и таможенное право» ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет» // Океанский менеджмент. 2023. № 3(21). С. 2-6.

Барило Н.В.

Студент 1 курса магистратуры
ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»

Научный руководитель: Полищук А.В., к.ист.н.,
доцент кафедры «Международное, морское и таможенное право»
ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»

ПРИМЕНЕНИЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ

Аннотация. Статья рассматривает необходимость изучения вопроса использования искусственного интеллекта в различных процессах таможенного дела, технологии искусственного интеллекта, которые можно (и рекомендуется) применить для общей оптимизации работы таможенных органов, преимущества и недостатки этих технологий, а также, практику применения некоторых из этих технологий разными странами. В целом, статья представляет собой обзор возможных к использованию технологий искусственного интеллекта в современном таможенном деле, как механизм повышения эффективности рабочих процессов, безопасности границ и снижения финансовых и иных рисков.

Ключевые слова: искусственный интеллект, таможенное дело, оптимизация работы таможенной службы, практика применения искусственного интеллекта в таможенном деле.

APPLICATION OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE IN CUSTOMS AFFAIRS

Annotation. The article discusses the need to study the use of artificial intelligence in various customs processes, artificial intelligence technologies that can (and are recommended) be used to generally optimize the work of customs authorities, the advantages and disadvantages of these technologies, as well as the practice of using some of these technologies in various variations. In essence, the article is an overview of the possibilities of using artificial intelligence technologies in the modern customs regime, such as a mechanism for increasing the efficiency of work processes, border security and reducing financial and other risks.

Key words: artificial intelligence, customs business, optimization of the customs service, practice of using artificial intelligence in customs business.

ВВЕДЕНИЕ. В современном мире постоянно совершенствующихся технологий огромное количество процессов требует внедрения механизмов искусственного интеллекта. Современный таможенный сервис – это сложная система, которая требует постоянного совершенствования, оснащения и дополнения инновациями. Искусственный интеллект является той самой технологией, которую можно применить для автоматизации ручных процессов, массовой обработки баз данных, в общем, значительно оптимизировать и повысить эффективность работы таможенных служб. Далее мною будут предложены технологии искусственного интеллекта, которые могут быть разработаны и введены в деятельность таможенных служб для их капитального совершенствования и переустройства [1].

Искусственный интеллект (далее – ИИ) – совокупность технологий, позволяющих машинам и компьютерам симулировать поведение человека.

В последние годы ИИ активно применяется в таможенном деле, автоматизируя ряд процессов, повышая эффективность работы таможенников. ИИ в таможенном деле используется в следующих процессах:

- разработка и внедрение систем распознавания и обработки документов. Благодаря ИИ документы, связанные с пересечением границы, могут обрабатываться быстрее и более точно.
- работа с образцами и выборка. ИИ можно использовать при всех импортных и экспортных данных, предоставляя больше информации для таможенных служб, что позволяет им лучше понять, что требуется для нормального функционирования транспортных, логистических операций и складирования.
- контроль качества. Используя ИИ таможенные службы могут более эффективно контролировать качество товаров, перевозимых через границу, и соответственно, оперативно реагировать на нарушение этого свойства.
- проверка в реальном времени. Технологиями ИИ можно обнаруживать незаконную торговлю, контрабанду и другие противозаконные действия в самые короткие сроки.
- сравнение статистических данных. ИИ позволит таможенникам точно сравнивать статистику, связанную с товарами, в том порядке, который даст возможность быстрее и эффективнее выполнять свои обязанности.

Целью настоящей статьи является изучение перспектив и практики применения ИИ в таможенном деле, в каких процессах таможенного дела можно использовать ИИ, анализ его преимуществ и недостатков и оценка эффективности его использования.

ПОТРЕБНОСТЬ В ИЗУЧЕНИИ ВОПРОСА ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ. Изучение данного вопроса является очень важным для таможенного дела и его будущего в целом, так как ИИ поможет увеличить эффективность и скорость таможенного контроля, повысить уровень безопасности границ и качества товаров, пересекающих границу, развить экономический потенциал государства.

Современный мир объединяет множество международных торговых отношений, поэтому процесс контроля перемещения товаров через границу является важнейшим заданием для таможенных служб. Плюс ко всему, увеличение объемов торговой деятельности возрастает, следовательно, возрастает потребность в сокращении времени на прохождение таможенных процедур.

Использование технологий ИИ в таможенном деле может значительно ускорить и усовершенствовать процесс контроля и сохранности товаров, повысить качество их перевозки, уменьшить вероятность мошеннических действий и контрабанды.

Знание технологий ИИ может предоставить таможенным службам новые, современные подходы к работе, обеспечить значительное преимущество перед странами, которые не включают ИИ в деятельность таможенных органов своей страны.

Изучение ИИ в таможенном деле имеет ключевое значение для развития и эффективности работы таможенных органов, качества перемещения товаров через границу, безопасности границ и развития международной торговли.

ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ. Выше не раз упоминалось о пользе применения технологий ИИ в таможенном деле. Из-за этого в современном мире применение этих технологий становится всё более популярным.

В этом разделе будут рассмотрены и описаны различные технологии ИИ, которые могут использоваться таможенным делом для эволюции и прогресса этой сферы.

В процессе исследования поставленного вопроса, удалось выявить ряд технологий, которые можно внедрить в современные рабочие процессы таможенного дела, таких как:

- анализ и обработка документов. ИИ можно использовать для скоростной обработки документации, связанной с прохождением таможенного контроля. ИИ не допустит ошибку в проверке документов, тем более тех, которые ранее уже им проверялись. Такими технологиями в будущем будут наделены интеллектуальные пункты пропуска [2].
- контроль качества товаров. Различные технологии ИИ могут помочь в процессе контроля качества товаров, перемещающихся через границу. ИИ способен с большой скоростью и точностью считывать изображения, штрих-коды, QR-коды, характеристики товара и собственноручно вносить их в базу данных, что снизит фактор ошибочных действий со стороны органа таможенной службы, осуществляющего контроль качества.
- определение подозрительных товаров. ИИ может вести собственную базу данных любых товаров и соотносить их с вновь исследуемыми. Эта функция позволит ИИ в режиме реального времени быстро обнаружить объект незаконной торговли, контрабанды и других противозаконных действий, оперативно передав всю необходимую информацию о них в таможенную службу.
- сравнение статистики. ИИ может вести свою статистику относительно товаров, перемещающихся через границу за весь период времени его работы, соотносить их, анализировать изменения в характеристиках и качественных показателях этих товаров. Это позволит предупредить контрабанду, определить порядок действий для предотвращения правонарушений и преступлений.
- определение налоговых и других платежей. ИИ может с точностью определять, рассчитывать и назначать необходимые таможенные платежи, взимаемые в предписанных законом, случаях.
- идентификация грузов. ИИ используя машинное зрение и анализ баз данных может с высокой точностью идентифицировать грузы, пересекающие границу.
- определение вероятности наличия запрещенных веществ. Очевидно, что ИИ в течение еще долгого времени не сможет определять наличие скрытых внутри товаров запрещенных веществ, однако ИИ способен определить некоторую вероятность наличия этих веществ в перевозимых товарах, путём анализа уже имеющихся данных с характеристиками товаров.
- мониторинг потоков товаров. ИИ может заниматься мониторингом товарооборота на всех пунктах пропуска в государстве в режиме реального времени, что позволит таможенным органам оперативно реагировать на изменение различных ситуаций, связанных с потоком товаров.
- выборочная проверка. ИИ использует имеющийся практический опыт обращения с товарами, которые требуют к себе наименьшего внимания. ИИ способен пропускать эти товары с наибольшей скоростью, тем самым оставив больше времени на проверку более проблемных товаров.

- распознавание очертаний тела и биометрическая идентификация. ИИ будет использовать машинные биометрические технологии для более эффективной идентификации человека и контроля доступа на границе.
- составление отчетов. Анализируя, используя базы данных и готовые шаблоны ИИ может за секунды составлять необходимые отчетные документы, при этом абсолютно не допуская ошибок. Также, ИИ, как самообучающаяся единица, может составлять отчетные документы не имея шаблонов, пользуясь исключительно предписаниями законов и иных нормативных актов.
- мониторинг складов. ИИ может в режиме реального времени отслеживать ситуации на таможенных складах, четко распределяя товар и постоянно отчитываться о текущей ситуации на складах.
- автоматическая классификация товаров. Имею в распоряжении своей базы данных таможенной системы и кодирования, ИИ может быстро автоматически классифицировать любые виды товаров.
- управление рисками. Самообучающийся ИИ имеет развитый навык аналитики и прогнозирования, что позволяет ему оценить все возможные риски, возникающие при осуществлении таможенных и иных, связанных с ними операций.

Как можно заметить, список возможных технологий, которые можно использовать в таможенном деле достаточно большой, но и это еще далеко не весь перечень. Полагаю, что технологий способных облегчить и качественно усовершенствовать работу таможенных органов может быть значительно больше. Вопрос может стоять только в практике их применения, сроках внедрения и, естественно, ресурсозатратности.

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ ПРИМЕНЕНИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ. У любых инновационных технологий, тем более малоизученных, имеется ряд своих перспективных преимуществ, и, естественно, ряд недостатков. В данном случае нужно изучить этот вопрос в отношении ИИ в таможенном деле.

Выше были приведены примеры технологий и функций ИИ, которые могли бы быть полезны в сфере таможенного дела. Кажется, что ИИ это один большой положительный элемент, но результат дальнейшего анализа всё-таки смог выявить его недостатки. Однако, начать нужно с перечисления выявленных преимуществ, таких как:

- ускорение процесса контроля. ИИ имеет огромный потенциал в области обработки информации. Он способен осуществлять её максимально быстро, в тысячи раз быстрее, чем самый профессиональный сотрудник. В рамках таможенного контроля, ИИ будет тратить значительно меньше времени на проверку, что в свою очередь, значительно ускорит процесс самой таможенной проверки.
- снижение вероятности ошибок. Выше перечислялись технологии ИИ, способные взять на себя, существующую сейчас, деятельность человека. ИИ, в рамках реализации своих аналитических функций, будет лишен возможности совершать эти ошибки, так как его действия будут точными, систематичными и будут подчиняться четкому алгоритму действий.
- снижение риска мошеннических действий и контрабанды. Предполагаю, что в будущем ИИ будет активно использоваться в предупреждении и противодействии преступности. Для этого можно применить технологии машинного сканирования, соотношения имеющихся статистических данных, детальный анализ каждой характеристики товара. Эти технологии помогут таможенным органам в обнаружении скрытых контрабандных грузов, запрещенных веществ и прочего обмана, тем самым повысив уровень общей безопасности и снизить возможные потери. Однако, ключевое слово «помогут», так как этот вопрос ИИ сможет взять полностью на себя далеко не скоро. В раскрытии преступлений и их предупреждении сотрудник-профессионал остается лидером.
- общая оптимизация работы таможенных служб. Список технологий, возможных к применению, можно обобщить, назвав его списком «общей помощи», это значит, что технологии ИИ можно внедрить в очень большое число процессов, а они в свою очередь значительно облегчат, стимулируют и оптимизируют работу таможенной службы государства в целом.

Плюсы весьма очевидны и приятны, но практика применений этих технологий еще настолько туманна, что пока невозможно сказать о каких-то качественных изменениях в работе таможенных служб разных стран. На фоне этого можно перейти к возможным минусам, которые удалось выявить в процессе изучения данного вопроса:

- ошибка в алгоритмах. ИИ - это программа, созданная на основе алгоритмов и подчиняющаяся алгоритмическим действиям. К сожалению, практика ошибок, внутри самих программ и алгоритмов в отношении ИИ велика. Возможно, это вызвано новизной самих технологий и недостаточностью практики применения, чтобы была возможность уничтожать поступающие ошибки. На данный момент несовершенные системы могут приносить большой ущерб совершая те или иные ошибки.

- злоупотребление. В первое время злоупотреблять ИИ в рамках таможенного дела будет нельзя, потому что им нужна будет длительная проверка на качество, сам процесс обучаемости и модель взаимодействия в качестве комплекса ИИ. Если же таможенная служба сразу начнёт выжимать из ИИ всё возможное, то это может привести к дальнейшей неисправной работе системы и неконтролируемому ухудшению общей ситуации в таможенном деле.
- недостаточное понимание и знание. ИИ новый не только для различных сфер жизни общества, он новый для всего общества в целом. В этом ключе у сотрудников таможенной службы может возникнуть банальная проблема недостатка знаний и опыта в обращении и работе с ИИ, что приведёт к неправильному использованию этих технологий, а, следовательно, рискам понести большие финансовые потери.
- зависимость от технологий. Вероятнее всего, основным средством классификации будет использование технологий ИИ, следовательно, ИИ будет в полной зависимости от этих технологий. Это может означать, что в случае отказа одной из систем, работа ИИ будет сильно усложнена, возможно временно остановлена, что также грозит убытками.

Данный небольшой список плюсов и минусов лишь примерный. Предположительно, что во многих случаях наличие плюсов и минусов, их прибавление или убывание, будет зависеть от конкретной страны, её законодательства, кадрового профессионализма и таможенной системы.

ПРАКТИЧЕСКОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ РАЗНЫХ СТРАН. В современном мире правительства стран очень аккуратно подходят к вопросу внедрения ИИ в любую сферу жизни общества и страны, однако, делают это с большим интересом. Проанализировав текущую обстановку в мире, связанную с изучаемой темой и таможенную деятельность разных стран, удалось выделить ряд стран, внедривших какие-либо технологии ИИ, влияющие на качество, полезность и эффективность рабочего процесса таможенных органов. Этими странами стали Российская Федерация, Соединенные штаты Америки, Китай, Германия, Канада, Израиль.

Изучив различные источники и ознакомившись с небольшой практикой, получилось прийти к мнению, что, Российская Федерация имеет определённую практику применения ИИ в таможенном деле. В России используют ИИ по назначению, а именно, для автоматизации таможенных процедур, контроля за перемещением товаров, отслеживания нарушений таможенного законодательства.

Примером практического применения ИИ является использование технологий, анализирующих декларации о товарах, автоматически определяя их стоимость и таможенные платежи. Этот процесс банально упрощает процедуру таможенного декларирования, сокращая время на её проведение.

С недавнего времени в России создаётся «контрольный центр» для мониторинга перемещения товаров через границу. ИИ будет использоваться в этом центре для выявления потенциальных нарушений таможенных правил и предотвращения мошенничества и контрабанды.

Современное развитие цифровых технологий в сфере государственного управления, каким бы оно ни было, позволяет России уже сейчас ввести некоторые, пускай и самые базовые, технологии ИИ в свою таможенную деятельность.

В целом, в отношении России можно сказать, что все выбранные направления в сторону применения ИИ пока что только начинают свое становление и развитие, но сама по себе идея является очень перспективной, потому что сможет оптимизировать работу таможенных служб, что можно вывести как актуальную проблему таможенного дела, и снизит риски нарушения таможенного законодательства РФ.

В США применяя в таможенном деле ИИ был выбран упор на предупреждение и предотвращение контрабанды. Эта система, разработанная американскими таможенными службами, основана на машинном самообучении. Система успешно помогает сотрудникам таможенной службы быстро изучать поступающие, структурированные данные, обнаруживать подозрительные товары, перемещающиеся через границу. Результатов применения данной технологии стало значительное снижение времени проверки продуктов на контрабанду и запрещенные вещества, а также снизило сопутствующие финансовые затраты.

Китай выбрал политику использования ИИ, как помощника в упрощении процедуры таможенного контроля и снижения его времени. Китайская таможенная служба использует его основную функцию – автоматизацию процессов обработки объёмов данных, автоматизацию проверки качества товаров, что ускоряет процесс прохождения таможенных процедур, что очень важно для Китая, как для страны, развивающей сферу внутренней и внешней торговли.

Германия разрабатывает системы ИИ, основанные на нейронных сетях, чтобы противостоять мошенничеству и предупредить контрабанду. Технологии ИИ анализируют огромное количество данных и используют поиск скрытых паттернов, чтобы выявить и указать на любую подозрительную деятельность.

Канада применяет технологии ИИ для таможенной классификации товаров. В 2016 году Канадская таможенная служба разработала систему, использующую ИИ, в результате чего им удалось

ускорить ряд таможенных процедур. Самообучающийся ИИ анализирует данные, и дополняет свои знания на основе ранее совершенных ошибок, больше не повторяя их.

В Израиле с помощью ИИ научились проверять грузы на возможное содержание в них запрещённых веществ. Данная система является анализатором рентгеновских лучей с определённой программной моделью, позволяющей выявить тайные места, в которых может быть спрятан вид запрещённого вещества. Стоит отметить, что данная технология уникальна для международной борьбы с угрозой терроризма и предупреждению иных преступлений, вызванных перемещением скрытых (общественно-опасных, запрещённых) предметов на территории государств.

Приведённый список стран-практиков небольшой, и это далеко не все страны, использующие или пытающиеся использовать ИИ в таможенном деле. В случае с самим таможенным делом и его взаимосвязи с ИИ, страна, желающая соединить эти два явления, будет опираться на свои личные условия, потребности и особенности. В этом ключе можно сказать, что каждая страна может создать свой уникальный продукт, тем самым сделать вклад в развитие международной торговли.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. Общая оптимизация работы таможенных органов, развитие международной торговли, более качественные товары и безопасные границы. Все это звучит очень привлекательно. Добиться этого можно разработав и применив уникальные технологии ИИ для определённых процессов таможенного дела. Возможно, пока что мир не обладает таким количеством знаний и опыта, чтобы создавать настолько сложный и детально проработанный продукт, но уже имеется большое любопытство и стремление к этому, имеется некоторая практика, уже приносящая положительный результат.

Использование инноваций, технологий ИИ и прочих достижений технологической сферы стремительно может перенести любой процесс жизнедеятельности на более высокий уровень, вопрос стоит лишь в том, насколько качественным будет этот продукт, сколько времени потребуется на его создание, как скоро им начнут пользоваться. В интересах государств финансировать разработку и внедрять такие продукты как можно быстрее, оптимизируя необходимые процессы. На данном этапе компьютерные программы должны проходить жесткую проверку и контроль, чтобы обеспечить правильную работу таможенных служб и избежать нарушения правил таможенного регулирования и законодательства.

Таким образом, современные технологии ИИ имеют огромный потенциал для таможенного дела. С развитием технологии будут уничтожаться имеющиеся недостатки; сотрудники, работающие с ИИ, будут более квалифицированными и опытными; снизится угроза безопасности границ; повысится качество перемещаемых товаров; международный товарооборот будет ускорен, помогая выработать новые устойчивые модели взаимоотношения стран; повышение потенциала государств, путём развития экономической сферы жизни общества.

Пристатейный библиографический список:

1. Кожуханов Н. М., Петросян А. Э., Ефимов А. В. Перспективы использования в таможенной деятельности передовых информационных технологий // Вестник Российской таможенной академии. 2022. № 4
2. Абрамов А. С. Автоматизация временного ввоза транспортных средств как инструмент оптимизации таможенных операций в пунктах пропуска // Вестник Российской таможенной академии. 2022. № 4.
3. Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 № 1388-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» [Электронный ресурс] // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 01.04.2023).
4. Распоряжение Правительства РФ от 19.08.2020 № 2129-р «Об утверждении Концепции развития регулирования отношений в сфере технологий искусственного интеллекта и робототехники на период до 2024 года» [Электронный ресурс] // Официальный интернетпортал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения 01.04.2023).
5. Сомов Ю. И., Бормотова Е. Г. Методические подходы к применению технологий искусственного интеллекта в деятельности таможенных органов // Вестник Российской таможенной академии. 2022. № 4.
6. Прогнозы развития технологии искусственного интеллекта [Электронный ресурс]. URL: <https://www.pwc.ru/publications/artificial-intelligence-predictions-2019.html> (дата обращения: 01.04.2023).
7. Сомов Ю. И., Новиков С. В. Методический аппарат обоснования целесообразности внедрения технологий искусственного интеллекта в деятельность таможенных органов // Вестник Российской таможенной академии. 2020. № 3.
8. Бушманов Р. В., Накусова Ф. А. Современные подходы к нормативному определению понятия искусственного интеллекта в российском праве // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2021. № 10.
9. Дмитриев В. Я., Игнатьева И. А., Пилявский В. П. Развитие искусственного интеллекта и перспективы его применения // Экономика и управление. 2021. № 2. Т. 27.

Для цитирования: Старицына Е.И. К вопросу о европейской системе защиты прав человека: современное состояние и критика // Океанский менеджмент. 2023. № 3(21). С.7-11.

Старицына Е.И.

Помощник судьи Кунгурского городского суда Пермского края

К ВОПРОСУ О ЕВРОПЕЙСКОЙ СИСТЕМЕ ЗАЩИТЫ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И КРИТИКА

Аннотация. Статья посвящена анализу и современным тенденциям Европейской системы защиты прав человека. Актуальность исследования вызвана текущей обстановкой в мире, которая свидетельствует о столкновении различных правопорядков, разногласий государств относительно представлений о стандартах прав человека. Рассматривается политический конфликт России и Совета Европы, а также критика других региональных систем защиты прав человека со стороны европейского сообщества. Осмысливая современную специфику европейской системы защиты прав человека, автор приходит к заключительным выводам о конкурентном и эгоцентричном отношении такой системы к другим правопорядкам.

Ключевые слова: региональные международные организации, защита прав человека, ООН, Европейская система защиты прав человека, региональные системы защиты прав человека.

ON THE ISSUE OF THE EUROPEAN SYSTEM OF THE PROTECTION OF HUMAN RIGHTS: CURRENT STATUS AND CRITIQUE.

Annotation. The article is devoted to the analysis of the current state of European system for the protection of human rights. The relevance of the study is caused by the current situation in the world, which indicates a clash of various legal orders, disagreements between states regarding ideas about human rights standards. The political conflict between Russia and the Council of Europe is considered, as well as criticism of other regional systems of human rights protection by the European community. Comprehending the modern specifics of the European system of human rights protection, the author comes to the final conclusions about the competitive and egocentric attitude of such a system to other legal orders.

Keywords: European system for the protection of human rights, regional international organizations, protection of human rights, UN, regional systems for the protection of human rights.

Развитие идей прав человека имеет многовековую историю и в научном сообществе не существует единой точки зрения об истоках развития идей прав человека. Однако, нам известно, что философы античной эпохи уже в VI - V вв. задавались вопросами справедливости, демократии, равенства, гражданства, благодаря чему зародилась концепция прав человека [1]. На дальнейшее формирование представлений о правах человека повлияли мыслители средних веков, такие как Фома Аквинский, Августин, которые по мнению которых идея прав человека имеет христианскую природу и соответствует основным постулатам вероучения.

Несмотря на то, что развитие концепций о правах и свободах человека имеет длительную историю, только в XX веке человечество задумалось о международном сотрудничестве в этой сфере. Страшные последствия второй мировой войны, унесшей миллионы жизни людей, послужили основным фактором сплочения государств и учреждения такой международной организации, как ООН. Преследуя цели, закрепленные в Уставе ООН, государства осуществляют активное сотрудничество не только по вопросам безопасности, но и в области прав человека.

Вклад, который ООН внес в развитие концепции прав человека, неоспорим.

Во-первых, стандарты в области прав и свобод человека получили международное признание и заняли центральное место в универсальной системе защиты прав. За годы существования ООН были приняты значимые правовые документы, такие как: Всеобщая Декларация прав и свобод человека 1948 года [2], международные пакты о правах человека 1966 г., система Конвенций, посвященная защите прав отдельных категорий (детей, женщин, инвалидов и др.), были образованы комиссии, советы и специализированные учреждения по защите прав человека.

Во-вторых, государствами-участниками ООН были приняты меры по поэтапному включению в национально-правовые системы международных стандартов о правах человека.

В-третьих, международная интеграция и сотрудничество государств под эгидой ООН послужили толчком для формирования региональных систем защиты прав человека. Региональные механизмы защиты прав человека являются самостоятельными способами защиты, не зависят от универсальных механизмов, а стоят с ними на одном уровне – наднациональном. Исчерпав национальные средства защиты прав и свобод, гражданин имеет возможность воспользоваться средствами региональных механизмов, тем самым пойти по пути восстановления нарушенных прав.

В настоящее время известны следующие региональные системы: Европейская, Межамериканская, Азиатская, Африканская, Мусульманская. Стоит отметить, что Мусульманская и Азиатская системы еще находятся на стадии формирования, тем не менее, некоторые ученые отдельно выделяют данные системы в качестве самостоятельных [3].

Европейская система защиты прав человека считается наиболее успешной в сравнении с другими региональными системами. Так, гражданам предоставлен прямой доступ обращения в контрольный механизм - Европейский суд по правам человека (далее ЕСПЧ). За годы существования

ЕСПЧ зарекомендовал себя, как эффективный и необходимый институт восстановления нарушенных прав, что подтверждает статистика. Количество обращений граждан в ЕСПЧ с каждым годом растет, так за 2022 год поступило 45 500 заявлений, что больше на 3 % в сравнении с 2021 годом [4].

Например, Межамериканский суд по правам человека уполномочен рассматривать споры между государствами, что лишает граждан прямого доступа обращения в суд. Рассмотрение индивидуальных петиций осуществляется Межамериканской комиссией по правам человека (далее МКПЧ), которая передает дело в Межамериканский суд только после проведения собственного расследования. Так, в 80-ых годах в МКПЧ по поступившей петиции было проведено расследование по делу о насильственном исчезновении «Веласкес Родригес против Гондураса» [5], которое стало историческим по своей значимости. На Африканском континенте обеспечением защиты прав и свобод человека занимается Африканская комиссия, которая рассматривает индивидуальные жалобы, касающиеся лишь тяжких и массовых нарушений прав человека.

Европейская система защиты прав человека отличается сложной структурой. На Межамериканском пространстве отсутствует договорное единство, поскольку не все государства подписали договоры, действующие в рамках Межамериканской региональной системы. Более того, Соединенные Штаты Америки и Канада не признают юрисдикцию Межамериканского суда по правам человека, что ослабляет авторитет региональной системы защиты прав человека.

На Азиатско-Тихоокеанском пространстве действует множество международных организаций: Ассоциация регионального сотрудничества Южной Азии, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (далее АСЕАН), Шанхайская организация сотрудничества, Форум тихоокеанских островов и другие. Однако международная организация, отражающая интересы всех государств, и в рамках которой, действовал судебный механизм защиты прав человека, отсутствует.

Важная роль в Европейской системе защиты прав человека отведена Конвенции о защите прав человека и основных свобод 1950 года (далее ЕКПЧ, Европейская Конвенция) [6]. Вслед за Всеобщей Декларацией прав человека 1948 года, ЕКПЧ провозгласила основополагающие права и свободы, а также стремление обеспечивать коллективное осуществление некоторых из прав во Всеобщей Декларации. В этом качестве Европейская Конвенция также послужила образцом для унификации нормативно-правовых актов по правам человека стран других регионов мира. Сейчас ЕКПЧ это не только правовая основа региональной системы, но и общепризнанный символ демократии на европейском пространстве, источник европейских ценностей и стандартов.

Бесспорным остается вклад Европейской системы защиты прав человека в общее представление о правах человека не только на европейском пространстве, но и в мире. Однако в настоящее время мы наблюдаем за тем, как европейская политика становится составной частью правозащитных механизмов и создает препятствия на пути к взаимопониманию государств по вопросам защиты прав человека, толкования положений Конвенции и другим важным моментам.

Громким примером политических обострений стал выход Российской Федерации в 2022 году из-под юрисдикции Европейского суда по правам человека и денонсация ЕКПЧ. Причиной тому послужили давние политические разногласия России и Совета Европы по вопросам толкования Конституции РФ и Конвенции, посягательства на суверенитет РФ. По ряду громких судебных дел, таких как: дело «Маркин против России» 2012 года [7], дело «Анчугов и Глатков против Российской Федерации» 2015 года [8], ЕСПЧ постановил внести изменения в Конституцию РФ, тем самым нарушив основополагающие принципы международного права – невмешательство во внутренние дела государства, уважение суверенитета. После чего в 2015 году Конституционным Судом РФ был создан специальный правовой механизм оценки постановления ЕСПЧ на возможность их исполнения [9].

А в 2020 году после внесения поправок в Конституцию РФ были внесены изменения и в процессуальные, материальные законы, касающиеся неприменения правил международного договора в их истолковании, противоречащим Конституции РФ. Стоит отдельно отметить, что ценность Конвенции не оспаривается Россией. Противоречия при реализации норм ЕКПЧ связаны не с отличным содержанием Конвенции и Конституции РФ, а в различном толковании судами положений Конвенции. Такие противоречия вызвали коллизии в реализации исполнения постановления ЕСПЧ, поставив вопрос о защите государственного суверенитета.

Случаи подобных разногласий имели место и с другими государствами. В деле «Херст против Великобритании» ЕСПЧ посчитал, что британское законодательство должно предоставлять пожизненно осужденным возможность голосовать [10], что противоречит основному закону государства. Решение ЕСПЧ вызвало бурю общественного возмущения, до крайности обострила отношения официальных властей Совета Европы и Британии. Закономерно, что порой безответственная деятельность ЕСПЧ не способствует интеграции правового и политического пространства Европы.

В Германии в деле *Görgülü*, касавшемся прав отца на воспитание ребенка, Конституционный суд, с одной стороны, подчеркнул суверенитет Германии и формальный приоритет Основного закона над Конвенцией, а с другой стороны, указал, что практику ЕСПЧ необходимо учитывать при интерпретации норм национального права, включая и положения Основного закона [11].

Политический активизм ЕСПЧ вызывает критику не только со стороны политиков, но и российского научного сообщества. Политизированность решений ЕСПЧ, его попытки посягнуть на

суверенитет государств и навязывание собственных интересов вызывают в обществе бурные обсуждения. А.И. Ковлер отмечает, что конфликты между ЕСПЧ и национальными конституционными судами ослабляет европейскую систему защиты прав человека [12].

Выход России и Совета Европы побуждает анализировать возможность создания региональной системы на постсоветском пространстве. В рамках СНГ была подписана Конвенция Содружества Независимых Государств о правах и основных свободах человека 1995 года и также действует постоянный судебный орган, рассматривающий экономические споры между государствами-участниками СНГ – Экономический суд СНГ, Комиссия по правам человека, предусмотренная ст. 33 Устава СНГ. К слову, состав комиссии не был сформирован, однако в настоящее время в средствах массовой информации появляются заголовки о запуске работы комиссии по правам человека в рамках СНГ [13].

Отдельного рассмотрения заслуживают разногласия Совета Европы и Европейского Союза, касающиеся разных подходов к отдельным отраслям права и правовой политике. Так, П.В. Тепляшиным озвучена концепция «двух Европ», которая выражается в различном отношении к уголовной и пенитенциарной политике, а именно Европейский Союз сконцентрирован на гармонизации уголовного законодательства, а Совет Европы в большей степени заинтересован демократизации прав осужденных [14]. Совет Европы проводит судебный мониторинг и расширяет судебный контроль со стороны ЕСПЧ над функционированием национальных пенитенциарных систем.

П.В. Тепляшин излагает следующее: «Риторика принимаемых решений ЕСПЧ далеко вышла за пределы конкретных фактов нарушений прав лиц, изолированных от общества, и во многом, основываясь на идеях теории «глобальной справедливости» и принципе subsidiarity, уже охватывает национальную идеологию правовой регламентации обращения с осужденными». Так, ЕСПЧ в своих решениях пропагандирует положение о том, что пожизненное лишение свободы, не предоставляет реальной перспективы освобождения, тем самым унижает человеческое достоинство, а переполненность исправительных учреждений приводит к бесчеловечному обращению с осужденными [15].

Совет Европы также разрабатывает либеральные программы, направленные на внедрение европейского опыта в правовые системы государств, бывших союзных республик СССР. Например, в рамках программы «тюрьмы-близнецы» происходит обмен персоналом тюремных учреждений между скандинавскими странами и Прибалтикой с целью формирования отношения к заключенным в соответствии с европейскими стандартами в области пенологии и прав человека [16].

Меры, предпринимаемые Советом Европы, влияют не только практически: на снижение количества заключенных, уменьшение сроков отбывания наказания, пересмотра подходов к определению статуса осужденных и дифференциации режима отбывания наказания, но и идеологически, поскольку формируются и распространяются региональные стандарты. К примеру, практика Европейского Союза придерживается положения о том, что назначаемое судом наказание должно быть не только эффективным и соразмерным преступлению, но и должно иметь результат в виде возмездия и сдерживании [17].

Данный факт не кажется на первый взгляд критичным, поскольку правовое единообразие европейского пространства не подразумевает дисбаланса как такового. Однако активная деятельность Совета Европы свидетельствует о намерении корректировать законодательство Европейского Союза и влиять на внутреннюю политику государств.

Еще одной тенденцией в деятельности Европейской системы защиты прав человека, подлежащей рассмотрению в настоящей статье, является открытая конкуренция с другими системами защиты прав человека и их критика.

Так, правовая основа исламской системы защиты прав человека формируется на религиозно-этнических догмах, традициях и Коране, а концепция прав человека основывается на постулате о том, что Аллах является источником прав человека. Данное положение существенно отличает мусульманское право от права человека и ставит его в противовес западным либеральным ценностям, где в центральное место занимает индивид и защита его интересов, а не коллективные ценности.

Состояние мусульманской правозащитной системы европейским сообществом оценивается критично. Европа не принимает мусульманские правозащитные механизмы, публично озвучивая указания Турции, Албании и Азербайджану дистанцироваться от них, в связи с несоответствием европейско-либеральным стандартам [18]. Однозначно стоит сказать, что планомерному развитию исламской правозащитной системы послужит принятие западным сообществом цивилизационных особенностей мусульманского мира, которые формировались веками. Возможность самостоятельно двигаться в сторону реформирования правозащитной системы без вмешательства во внутренние дела со стороны других государств, позволит странам мусульманского мира в будущем усвоить ошибки и принять решения по их устранению.

Схожая ситуация отмечается и на Азиатском пространстве. Азиатско-Тихоокеанский регион включает в себя множество государств, численность населения которых оставляет более 4 миллиарда человек, это государства с различными правовыми и государственными системами, религиями (буддизм, индуизм, мусульманство, конфуцианство и т.д.) и традициями. И несмотря на то, что государства

Азиатско-Тихоокеанского региона являются частью универсальной системы защиты прав, им не в полной мере близки либеральные ценности и европейские стандарты прав.

О.Ю. Винниченко О.Ю., Е.Ф. Гладун полагают, что отличительной чертой азиатского менталитета является этикоцентризм – отношение к собственной культуре, как образцу, это касается и религиозных ценностей, культа абсолютного добра, долга, справедливости, бескорыстного служения, подвига, совести, когда моральные нормы ставятся выше по своему значению, чем правовые [19].

Культурные особенности отражены в ст. 7 Декларации прав человека АСЕАН 2012 года закреплено положение о том, что реализация прав человека должна рассматриваться на региональном и национальном уровне, учитывая разные политические, экономические, правовые, социальные, культурные, исторические и религиозные предпосылки [20]. Такое положение, исходя из «буквы закона», предполагает учет особенностей цивилизационного развития государств в вопросе реализации прав человека и их защиты, что не свойственно европейской системе прав человека.

Европейское сообщество не оставляет без внимания и осуждает нарушения права человека на Азиатском пространстве, настаивает на реформировании законодательств [21].

Подводя итоги, подчеркнем, что региональные системы имеют индивидуальное отношение к правам и свободам. Стремление Совета Европы укреплять и распространять либеральные ценности посредством судебной и политической деятельности свидетельствует о политизированном окрасе механизмов защиты прав человека. Европейская система защиты прав человека проявляет правовой эгоизм, критикуя другие региональные системы, и в какой-то степени препятствует формированию их стандартов прав человека. ЕСПЧ берет на себя серьезную роль в оценке и во вмешательстве во внутренние дела других государств, не являясь при этом универсальной инстанцией и не учитывая культурные, правовые и социальные особенности государств.

Пристатейный библиографический список:

1. Международная и внутригосударственная защита прав человека: учебник / А.Х. Абашидзе, З.Г. Алиев, К.Ф. Амиров и др.; под ред. Р.М. Валеева. М.: Статут, 2011. С. 315.
2. Всеобщая декларация прав человека (принята Генеральной Ассамблеей ООН 10.12.1948) // Российская Газета. № 67. 05.04.1995.
3. Сафронова Е.В., Албутиф М.А. История и будущее исламской правозащитной системы: шаги навстречу // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2021. (5). С. 178.
4. Анализ статистики за 2022 год. [Электронный ресурс] URL: https://www.echr.coe.int/documents/d/echr/stats_analysis_2022_eng
5. Решение МСПЧ по делу «Веласкес Родригес против Гондураса» от 29 июля 1988 года. Серия С. №4 (1988).
6. Конвенция о защите прав человека и основных свобод (Заключена в г. Риме 04.11.1950) (с изм. от 13.05.2004) (вместе с «Протоколом [№ 1]» (Подписан в г. Париже 20.03.1952), «Протоколом № 4 об обеспечении некоторых прав и свобод помимо тех, которые уже включены в Конвенцию и первый Протокол к ней» (Подписан в г. Страсбурге 16.09.1963), «Протоколом № 7» (Подписан в г. Страсбурге 22.11.1984)) // Собрание законодательства РФ. № 2. 08.01.2001. Ст. 163.
7. Дело «Константин Маркин (Konstantin Markin) против Российской Федерации» (жалоба № 30078/06): Постановление ЕСПЧ от 22.03.2012. // Бюллетень Европейского Суда по правам человека. 2012. № 6.
8. Дело «Ангугов и Гладков (Anchugov and Gladkov) против Российской Федерации» (жалоба № 11157/04): Постановление ЕСПЧ от 04.07.2013 // Бюллетень Европейского суда по правам человека. 2014. № 2.
9. Постановление Конституционного Суда РФ от 14.07.2015 № 21-П «По делу о проверке конституционности положений статьи 1 Федерального закона "О ратификации Конвенции о защите прав человека и основных свобод и Протоколов к ней", пунктов 1 и 2 статьи 32 Федерального закона "О международных договорах Российской Федерации", частей первой и четвертой статьи 11, пункта 4 части четвертой статьи 392 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации, частей 1 и 4 статьи 13, пункта 4 части 3 статьи 311 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, частей 1 и 4 статьи 15, пункта 4 части 1 статьи 350 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации и пункта 2 части четвертой статьи 413 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации в связи с запросом группы депутатов Государственной Думы» // «Российская газета», № 163, 27.07.2015.
10. Кузнецова С.Н. К вопросу о системных нарушениях Европейской Конвенции о правах человека и пилотных постановлениях Европейского суда // Юридическая наука: история и современность. 2015. № 7. С. 159 – 160.
11. Рехтина И.В. Исполнение в Российской Федерации постановлений Европейского Суда по правам человека: теоретические и практические аспекты // Исполнительное право. 2014. № 3. С. 26.
12. Ковлер А.И. Европейская конвенция в международной системе защиты прав человека: Монография. М., 2019. 304 с.
13. На саммите глав СНГ создадут комиссию по правам человека в Содружестве. [Электронный ресурс] URL: <https://ria.ru/amp/20210304/sng-15999379989.html>
14. Тепляшин В.П. Концепция «двух Европ»: пенитенциарная политика интеграционных отношений Совета Европы и Европейского союза // Вестник Кузбасского института. 2021. № 3 (48). С. 67-69.
15. Селиверстов В.И. Перспективы тюремного содержания осужденных в свете национальных интересов России, зарубежного опыта и международных стандартов // Вестник МГЛУ. Образование и педагогические науки. 2018. № 3. С. 229.
16. Cliquenois, G., Snacken, S., Smit, D. Van Z. Can European human rights instruments limit the power of the national state to punish? A tale of two Europes // European Journal of Criminology. 2021. V. 18. I. 1. P. 30.
17. Martufi, A. The paths of offender rehabilitation and the European dimension of punishment: New challenges for an old ideal // Maastricht Journal of European and Comparative Law. 2019. V. 25. I. 6. P. 681.

18. Резолюция Парламентской ассамблеи Совета Европы «Шариат, Каирская декларация и Европейская конвенция о правах человека» от 22 января 2019 г. № 2253. [Электронный ресурс] URL: <https://rm.coe.int/adoptedtexts-jan-19-ru>
19. Винниченко О.Ю., Гладун Е.Ф. Права человека в контексте взаимодействия азиатских и европейских правовых ценностей // Вестник Кемеровского государственного университета. 2021. Т. 5. № 4. С.345.
20. Asean Human Rights Declaration 2012 (Adopted in Phnom Penh, Cambodia on 18 November 2012) [Электронный ресурс] URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/2012-ASEAN-Human-Rights-Declaration.pdf>
21. Центральная Азия: Ущемление прав человека во имя стабильности. [Электронный ресурс] URL: <https://www.civicsolidarity.org/ru/article/1094/centralnaya-aziya-ushchemlenie-prav-cheloveka-vo-imya-stabilnosti>



РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Для цитирования: Высоков Д.А. Правовое обеспечение развития морской инфраструктуры Крыма / Науч.рук. к.ист.н., А.В. Полищук; доцент кафедры «Международное, морское и таможенное право» ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет» // Океанский менеджмент. 2023. № 3(21). С. 12-15.

Высоков Д.А.,

Студент 1 курса магистратуры

ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»

Научный руководитель: Полищук А.В., к.ист.н.,

доцент кафедры «Международное, морское и таможенное право»

ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРЫМА

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы обеспечения правового развития морской инфраструктуры Крыма. Оцениваются результаты принятия таких поправок с точки зрения их практического применения.

Ключевые слова: инфраструктура, географическое расположение, перемещение грузов.

LEGAL SUPPORT FOR THE DEVELOPMENT OF THE MARITIME INFRASTRUCTURE OF THE CRIMEA

Annotation. The article discusses the issues of ensuring the legal development of the maritime infrastructure of the Crimea. The results of the adoption of such amendments are evaluated from the point of view of their practical application.

Keywords: infrastructure, geographical location, cargo movement.

Обеспечение функционирования морской портовой инфраструктуры и морского транспорта на Крымском полуострове является одной из важных задач для его экономического развития.

О значении морского судоходства и логистических преимуществах Крымского полуострова указывалось в работах таких исследователей как Л.В.Алексахина, Н.А.Логунова [8,9].

Удобное географическое положение Крымского полуострова позволяет использовать его морские порты для торговли со странами черноморского бассейна, а также перемещения грузов морским транспортом через проливы Босфор и Дарданеллы. После вхождения в состав Российской Федерации Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей, роль Крымского полуострова в морской торговле существенно возрастает в связи с появлением северо-крымского сухопутного транспортного коридора, который может обеспечивать перемещение грузов как в новые субъекты Российской Федерации, так и в другие регионы государства.

В положениях подпункта 6 пункта 37 Морской доктрины, утвержденной Указом Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации» (далее - Морская доктрина) указано, что одним из приоритетных направлений развития морского транспорта является создание на базе российских морских портов на всех региональных направлениях современных крупных морских транспортно-логистических центров, способных обеспечить обработку всего объема морского экспорта и импорта Российской Федерации и создать условия для серьезной конкуренции с морскими портовыми комплексами других государств.

К приоритетам национальной морской политики на Черном море Морская доктрина относит (подпункт 3 пункта 56):

строительство конкурентоспособных судов морского транспорта, пополнение флота судами смешанного (река-море) плавания;

модернизацию и развитие прибрежной инфраструктуры и портовых мощностей в целях их соответствия прогнозируемому росту морских перевозок экспортных и импортных грузов;

реализацию транспортно-транзитного потенциала приморских территорий путем развития международных транспортных коридоров;

развитие на базе судостроительных и судоремонтных предприятий Республики Крым и г. Севастополя судостроительного комплекса, включая крупнотоннажное кораблестроение (судостроение) и судоремонт;

проведение геолого-разведочных работ, актуализация данных о месторождениях полезных ископаемых и безопасное освоение экономически выгодных месторождений в Азово-Черноморском бассейне;

развитие товарного рыболовства и подготовка кадров для данной отрасли;

развитие туризма, в том числе яхтенного, морских курортов с последующим распространением инфраструктурных инвестиций на новые курортные центры, обеспечение устойчивого развития рекреационных зон за счет установления баланса между потреблением морских ресурсов и их природным воспроизводством;

увеличение пропускной способности морских транспортных коммуникаций для обеспечения пассажиропотоков в зоны развития туризма, включение портов Азово-Черноморского бассейна, в том

числе портов Крыма, в средиземноморские круизные маршруты и развитие многофункциональных рекреационных комплексов международного значения.

Указанные приоритеты развития частично нашли свое отражение в Концепции развития портовой инфраструктуры Крымского полуострова от 01.06.2018 (утверждена Председателем Совета министров Республики Крым С.В. Аксеновым (далее - Концепция)), которая включила в себя вопросы реализации приоритетов Морской доктрины, связанных с созданием современной прибрежной инфраструктуры и портовых мощностей, для развития морского туризма и торгового мореплавания в регионе.

В соответствии с положениями Концепции приоритетной задачей является развитие яхтенной инфраструктуры на Крымском полуострове.

Это обусловлено следующими причинами:

- Российская Федерация занимает одно из ведущих мест в мире по приобретению яхт;
- увеличение количества владельцев яхт требует создания необходимой инфраструктуры для их обслуживания в Российской Федерации, в связи с ее отсутствием, яхты как правило идут в Турцию, Грецию, Германию, Италию, Хорватию и иные европейские страны;
- полуостров расположен в благоприятных климатических условиях, обеспечивающих морской туристический сезон на протяжении не менее 7 месяцев;
- географическое положение Крыма позволяет использовать яхты для посещения других стран черноморского и средиземноморского бассейна как для туристических, так и иных целей.

Общие требования к проектируемым, поступающим в эксплуатацию и действующим яхтенным портам, а также дополнительные требования безопасности к их технологическому оборудованию установлены ГОСТ Р 57618.2-2017 «Инфраструктура маломерного флота. Яхтенные порты. Общие требования».

Создание современной инфраструктуры в виде яхтенных марин и стоянок с полным спектром необходимых услуг предусматривает их обустройство следующими комплексами:

- причальных сооружений;
- ремонта и сервиса;
- по обслуживанию экипажей и оказанию дополнительных услуг экипажам малых судов и их гостям.

Развитие и совершенствование инфраструктуры предполагает создание в районе яхтенных марин объектов для проживания, питания и стоянки автотранспорта.

Потребность Крымского полуострова в яхтенной портовой инфраструктуре может быть реализована также путем модернизации акватории и территории уже действующих яхтенных портов в соответствии с указанными выше национальными стандартами.

В настоящее время в Республике Крым и на территории г. Севастополя функционируют государственное унитарное предприятие «Крымские морские порты» (далее – ГУП РК «КМП») и государственное унитарное предприятие города Севастополя «Севастопольский морской порт» (далее – ГУП С «СМП»). Данные предприятия оказывают услуги в морских портах крымского региона. Их ограниченное функционирование в настоящее время в первую очередь обусловлено санкционным режимом. Значительная часть существующих портовых мощностей фактически остаются невостребованными, основные грузоперевозки в регионе осуществляются автомобильным и железнодорожным транспортом.

Учитывая положения Стратегии социально-экономического развития Республики Крым до 2030 года (утверждена Законом Республики Крым от 9 января 2017 г. № 352-ЗРК/2017), Стратегии социально-экономического развития города Севастополя до 2030 года (утверждена Законом города Севастополя от 21 июля 2017 г. № 357-ЗС) наиболее перспективным направлением развития крымских портов в настоящее время является их переориентирование на обслуживание пассажирских перевозок, в том числе туристических линий, а также строительство современной яхтенной инфраструктуры.

В краткосрочной перспективе указанные выше региональные документы предусматривают реконструкцию и строительство инфраструктуры морских терминалов для развития морских пассажирских перевозок.

В таблице №1 приведены первоочередные мероприятия по развитию морских пассажирских и грузовых перевозок в Крымском регионе.

Таблица № 1
Мероприятия по развитию морских пассажирских и грузовых перевозок в Крымском регионе

Объект морской инфраструктуры	Планируемые мероприятия по развитию
	Морские порты Республики Крым
Пассажирский терминал в морском порту Керчь	модернизация инфраструктуры терминала, предусматривающая создание искусственного земельного участка в связи с невозможностью использования существующего морского вокзала принимать современные пассажирские суда
Морской порт Феодосия	мероприятия по реконструкции причалов широкого мола и пассажирских пирсов строительство перегрузочного комплекса, предназначенного для приемки зерновых

	культур, их кратковременного хранения и отгрузки судовых партий на морской транспорт
Морской порт Ялта	перепрофилирование пассажирского района порта для стоянки яхт различных типов и размеров, а также для приема пассажирских судов
	перепрофилирование грузопассажирского терминала порта для стоянки и обслуживания круизных судов, а также технического обслуживания маломерных судов, яхт и водной техники
	реконструкция здания морского вокзала и оградительных сооружений для обеспечения волнового режима в акватории пассажирского района порта
	расширение функциональной нагрузки 13 терминалов с прилегающей инфраструктурой, расположенных вдоль побережья с целью приема не только пассажирских судов, но и яхт
Морской порт Евпатория	реконструкция пассажирского пирса в районе сада им. Караева и пассажирского пирса «Парк Фрунзе»
Морской порт Севастополь	
Камышовая бухта	реконструкция и ремонт причалов для: - перегрузки негабаритных и тяжеловесных грузов; - приема паромов; - размещения рефрижераторных контейнеров; - приема большегрузных судов(танкеров) с размерениями 225 м, осадкой 9,0 м, шириной 36 м и водоизмещением 100 тыс. тонн; - перегрузки различных видов грузов: навалочных, сыпучих, тарно-штучных и т.д.
Терминал Инкерман	реконструкция, ремонт и оборудование причалов для расширения номенклатуры и увеличения объема переработки грузов за счет увеличения причального фронта, складских площадей, объектов технологической подготовки производства, приобретения и установки нового перегрузочного оборудования
Южная бухта	перепрофилирование инфраструктуры для приема и обслуживания круизных лайнеров, пассажирских судов и яхт различного класса

Несмотря на определенные ориентиры развития морских пассажироперевозок и яхтинга, модернизация крымской портовой инфраструктуры для перевалки грузов также должна оставаться в числе приоритетных задач.

Северо-крымский сухопутный транспортный коридор существенно сокращает расходы участников международной торговли по доставке грузов в субъекты Российской Федерации, прежде всего западной, северо-западной и центральной европейской части страны.

Учитывая положения Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» наиболее перспективными направлениями развития торгового мореплавания в крымском регионе является увеличение объемов перевалки грузов через его морские порты, в том числе за счет привлечения транзитных грузов, развитие мультимодальных логистических технологий.

Создание современной инфраструктуры крымских портов, способных оказывать различные виды услуг, будет способствовать достижению следующих целей:

1. Повышению транспортной доступности территории, а также увеличению рынков сбыта товаров и услуг.
2. Появлению транспортно-логистических коридоров, способствующих развитию различных направлений экономики как крымского, так и иных регионов Российской Федерации, а в перспективе и развитию внешнеэкономического сотрудничества.
3. Использованию географических преимуществ крымского региона над остальными черноморскими регионами Российской Федерации, которые позволяют сократить сроки и расстояние перемещения грузов через проливы Босфор и Дарданеллы, что в свою очередь обеспечит повышение конкурентоспособности российской продукции на внешних рынках.

Пристатейный библиографический список:

1. Указ Президента Российской Федерации от 31.07.2022 № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации».
2. Указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации».
3. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 01.12.2012 г. № 2231-р «О подписании Межправительственного соглашения о «сухих портах»».
4. Закон города Севастополя от 21 июля 2017 г. № 357-ЗС «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития города Севастополя до 2030 года».
5. Закон Республики Крым от 9 января 2017 г. № 352-ЗРК/2017 «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Республики Крым до 2030 года».
6. Приказ Росстандарта от 17.08.2017 № 915-ст «Об утверждении национального стандарта Российской Федерации» (ГОСТ Р 57618.2-2017 «Инфраструктура маломерного флота. Яхтенные порты. Общие требования»).

7. Концепция развития портовой инфраструктуры Крымского полуострова от 01.06.2018 (утверждена Председателем Совета министров Республики Крым С.В. Аксеновым). [Электронный ресурс] URL: <https://mtrans.rk.gov.ru/ru/document/show/231> (дата обращения 27.03.2023).
8. Алексахина Л.В. Тенденции и закономерности развития морского транспортного комплекса Крыма как части морской транспортной системы России // Вестник Академии знаний. – 2018. - №29(6). - с.30-36.
9. Логунова Н.А., Алексахина Л.В. ФОРМИРОВАНИЕ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ В КРЫМУ // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2018. – № 3. – С. 47-54 URL: <https://vaael.ru/ru/article/view?id=48> (дата обращения: 10.05.2023).

Для цитирования: Ибрагимов И.Р.О., Щербаков Е.С. К вопросу о противодействии морскому терроризму и пиратству (военный и международно-правовой аспекты) / Беляков В.Г., к.ю.н., доцент; доцент кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2023. № 3(21). С. 15 - 21.

Ибрагимов И.Р.О.,
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,
кафедра Международного и морского права
Бакалавриат

Щербаков Е.С.,
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,
кафедра Международного и морского права
Бакалавриат

Научный руководитель: Беляков В.Г., к.ю.н., доцент
Доцент кафедры Международного и морского права,
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

К ВОПРОСУ О ПРОТИВОДЕЙСТВИИ МОРСКОМУ ТЕРРОРИЗМУ И ПИРАТСТВУ (ВОЕННЫЙ И МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТЫ)

Аннотация. В настоящей статье авторы проводят анализ отечественного и международного законодательства в области борьбы с пиратством и морским терроризмом. Обозначены основные способы противодействия пиратам. Анализируется зарубежный опыт использования частных военных компаний для обеспечения безопасности судоходства. Предлагаются возможные меры решения выявленных проблем.

Ключевые слова: пиратство, частные военные компании, Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, морской терроризм, Военно-морской флот, морское судоходство.

ON THE ISSUE OF COUNTERING MARITIME TERRORISM AND PIRACY (MILITARY AND INTERNATIONAL LEGAL ASPECTS)

Annotation. In this article, the authors analyze domestic and international legislation in the field of combating piracy and maritime terrorism. The main ways of countering pirates are outlined. The foreign experience of using private military companies to ensure the safety of navigation is analyzed. Possible measures to solve the identified problems are proposed.

Keywords: piracy, PMC's, UNCLOS 1982, maritime terrorism, the Navy, maritime navigation.

Проблема морского пиратства известна миру с давних времен. В ходе естественного развития человечества, научно-технических революций и иных качественных и количественных коренных изменений общества, менялось и само пиратство как явление. В настоящий момент проблема пиратства не утратила актуальности. Криминальные элементы организуют преступные группировки для целей захвата судна и его груза. После захвата пираты берут в заложники членов экипажа и требуют выкуп. Важно отметить, что пираты могут и убить членов экипажа в ходе захвата судна, а также даже в случае удовлетворения их требований.

Пиратство сопряжено и с другими противоправными деяниями. Так, к числу преступлений, связанных с совершением актов пиратства, относят: незаконный оборот оружия, организацию преступного сообщества, морской терроризм, захват заложника, угон водного транспорта и др. Пиратство замедляет развитие морского судоходства, и, как следствие, препятствует росту экономики. В свою очередь, за прохождение через пиратоопасные районы установлены достаточно высокие страховые премии, что негативно сказывается на финансовом положении морских хозяйствующих субъектов. Необходимо отметить, что судовладельцы не всегда признают факт нападения на их судно пиратов [1]. По этой причине официальная статистика случаев нападения пиратов в известной степени ниже реальных показателей. Намеренное утаивание факта «встречи» судна с пиратами может осуществляться в целях сохранения деловой репутации профессионального участника рынка морских перевозочных услуг. В этой связи необходимо упомянуть деятельность Российской национальной перестраховочной компании (далее - РНПК). Так, в зону ответственности Блока морского перестрахования РНПК входят: страхование ответственности судовладельцев, страхование контейнеров, грузов и экипажей. По этой

причине одним из возможных механизмов снижения экономических рисков захвата судна пиратами является повышение спроса на использование услуг РНПК в сфере морского блока.

Вместе с тем, о важности обеспечения безопасности морского судоходства и борьбы с пиратством для Российской Федерации свидетельствует закрепление соответствующих положений в п.77 Указа Президента от 31.07.2022 № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации» [2].

Говоря о категории «пиратство» в международном морском праве, необходимо обратиться к соответствующим положениям Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (далее – КМП-82) [3]. Деяния, которые квалифицируются как пиратство, перечислены в ст.101 указанного международного соглашения. Так, согласно п. «а», пиратством признаётся любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный в открытом море или вне юрисдикции какого бы то ни было государства против другого судна или летательного аппарата, или против лиц или имущества, находящихся на их борту.

КМП-82 в ст.105 также закрепляет право захвата пиратского судна. В свою очередь, судебные учреждения того государства, которое совершило этот захват, могут выносить постановления о наложении наказаний, а также определять меры в отношении таких судов, летательных аппаратов или имущества, при этом не нарушая прав добросовестных третьих лиц.

Вместе с тем формальное закрепление за государством правомочия на захват пиратского судна не свидетельствует о должном правоприменении. Так, в числе основных причин, по которым государство после проведения соответствующей антипиратской операции отказывается доставлять захваченных пиратов в пределы своей юрисдикционной территории для осуществления правосудия, относят:

- 1) Большие финансовые затраты на доставку захваченных лиц [4];
- 2) Сложность установления личности захваченных лиц;
- 3) Траты на содержание лиц в ходе проведения следствия, а также оплата услуг переводчиков, трудность взаимодействия с консулами государства, гражданином или поданным которым является такое захваченное лицо.

В этой связи достаточно давно в юридической науке ведутся споры касательно необходимости создания международного специализированного суда над пиратами. Кроме того, существуют предложения создать и специализированные региональные суды (например, в Западной Африке, Южно-Восточной Азии и других регионах). Однако, на практике только Кения реализовала эту идею. В этой связи уголовное преследование пиратов и последующее наказание чаще всего происходит в рамках национального законодательства. Так, например, США осуждали захваченных пиратов по американским законам. В свою очередь, Нидерланды, Малазия и другие государства также выносят приговоры переданным им или захваченным собственными силами пиратам. Так, например, показательным стал случай осуждения пиратов в Окружном Роттердамском суде Нидерландов в 2010 году, когда правоохранителям и суду пришлось использовать законодательство XVII века, так как на тот момент голландская правовая система не содержала необходимых современных юридических инструментов [13]. Вместе с тем, в этом кейсе необходимо отметить и уровень взаимодействия между государствами - датские ВМС, захватившие пиратов, передали их сначала Бахрейну, а уже оттуда пираты были экстрадированы в Нидерланды для дальнейшего разбирательства.

Таким образом, военный корабль, захвативший пиратское судно, на практике может выбрать один из следующих вариантов:

- 1) Забрать у пиратов оружие и отпустить их;
- 2) Передать пиратов ближайшему прибрежному государству для осуществления правосудия;
- 3) В случае оказания пиратами вооруженного сопротивления физически их уничтожить;
- 4) Доставить пиратов в пределы своей государственной территории для придания национальному суду.

Возвращаясь к методам борьбы с пиратством, отметим, что ряд авторов критикуют идею создания международного суда, уполномоченного рассматривать дела по пиратству [5]. Так, например, А. Н. Вылегжанин считает, что далеко не все международные суды получили необходимый авторитет международного сообщества [6]. Вместе с тем, необходимо понимать значимость международного сотрудничества в области противодействия пиратству. Так, необходимо проводить международные конференции, направленные на разработку и совершенствование как правовых, так и внеправовых мер противодействия пиратству [6]. Важность международного сотрудничества в области противодействия пиратству подчеркивается, например, принятием Советом Безопасности ООН в 2008 году Резолюции 1816 [8]. Важность борьбы с пиратством на международном уровне подчеркивается и принятием ИМО различных рекомендаций по противодействию пиратству. Например, MSC.1/Circ.1334.

Таким образом, в настоящий момент существуют следующие практики противодействия пиратству:

1. Защита судна силами членов экипажа (например, использование водяных огнетушителей, баррикад, стробоскопов, тревожных сирен, разбрасывание битого стекла на палубе, применение акустических пушек, использование колючей проволоки под электрическим напряжением или без него);
2. Защита судна национальным военно-морским флотом (например, ВМФ России, ВМС США);

3. Привлечение коалиционных вооруженных сил для защиты судна (например, патрулирование пиратоопасных районов силами ВМС ЕС);
4. Привлечение частных военных компаний (далее - ЧВК) для защиты судоходства (зарубежные морские ЧВК – Mast, Neptune, MUSC, ESPADA, STS Maritime Security и др.)

Российское законодательство запрещает создание ЧВК и, соответственно, не содержит подходящего вида услуг по общероссийскому классификатору видов экономической деятельности (ОКВЭД). Вместе с тем, в нашей стране существуют частные охранные предприятия (далее – ЧОП) и частные охранные организации (далее – ЧОО), оказывающие услуги, формально подходящие под категории именно военных частных компаний, если исходить из легального определения такого рода деятельности в большинстве зарубежных законодательств. Например, RSB Group и Moran Security Group больше похожи именно на частные военные компании. На сайте первой организации в разделе «Услуги» указывается, среди прочего, «защита морских судов от пиратов» [7]. MSG, в свою очередь, на данный момент формально ликвидирована, однако доподлинно неизвестно, осуществляет ли она свою деятельность в том или ином виде или же нет. На сегодняшний день отечественное законодательство не выделяет критериев, при которых организации будут считаться ЧВК, ограничиваясь установлением требований к ЧОП, ЧОО и запретом создания незаконных вооруженных формирований (ст. 208 УК РФ). Зарегистрированы RSB Group и Moran Security Group в Российской Федерации в форме ЧОО, однако на своих официальных сайтах они используют аббревиатуру «ЧВК». Зарубежный опыт создания и использования частных военных компаний для защиты морского судоходства имеет скорее положительный эффект, так как государство не тратит лишние бюджетные средства, а отдает эту нишу «частникам». Вместе с тем, при создании ЧВК происходит в известной степени «размывание» монополии власти на применение силы. Споры о необходимости создания в России частных военных компаний ведутся достаточно давно. Ряд учёных рассматривают ЧВК как явную угрозу суверенитету государства, [14], а другие утверждают, что в современных условиях глобализации при обеспечении безопасности различных экономических субъектов использование лишь государственных силовых структур невозможно [15]. Предпринимались и попытки легализации ЧВК в России (например, отклоненный законопроект № 630327-6 от 2014 года).

В настоящий момент полномочия по защите торгового мореплавания от различных угроз, включая пиратство и международный терроризм, возложены на силы военно-морского флота Российской Федерации, что закреплено в п.29 Указа Президента РФ от 20 июля 2017 г. № 327 “Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года” [16]. Защита торгового судоходства осуществляется военными кораблями посредством конвоирования судна и патрулирования соответствующих опасных морских районов. В свою очередь, в юридической науке есть мнение о том, что на современном этапе развития нашего государства одной обороны военно-морскими силами недостаточно, по этой причине, возможно, необходим государственный орган по охране гражданских судов за пределами Государственной границы России. Разница заключается в том, что охрана подразумевает нахождение на самом судне вооруженных и экипированных охранников, а защита силами ВМФ РФ - посредством оборонительных действий с использованием военных и вспомогательных кораблей (то есть обособленно от самого защищаемого судна). Таким образом, имеются существенные различия между категориями «охрана» и «оборона».

Логически развивая идею отдельного государственного органа, который будет выполнять функции по охране гражданского судоходства за пределами России, укажем, что услуги такой организации будут востребованы в морских пространствах, отвечающих одному из следующих критериев: 1) морское пространство, где в силу военных действий есть опасность нападения на гражданское судно или удар по нему морским надводным беспилотным аппаратом или существуют другие угрозы (в данный момент в контексте СВО наиболее опасным морским пространством являются акватории Черного и Азовского морей) и 2) пиратоопасные районы. Зарубежные страховые компании определяют границы таких опасных районов и относят их либо к зоне повышенного риска (HRAs), либо к зонам военного риска (WRAs). Говоря об опасностях в Черном море, укажем, что некоторые английские страховые компании отказываются страховать украинское зерно и суда с другим грузом, проходящие по Черному морю (Beazley, Lloyd's of London). Вместе с тем, существует и другая позиция – часть английских страховых компаний выставляют огромные размеры страховых премий для судовладельцев, желающих пройти по Черному морю. Продолжая рассматривать идею указанной выше государственной организации, отметит, что финансирование будет осуществляться по двум каналам – 1) государственные федеральные бюджетные средства (так как сама организация будет государственной) и 2) частные средства, уплачиваемые профессиональными участниками рынка морских перевозок посредством заключения контракта. В этом ключе теоретически возможно создание государственной структуры по охране гражданского судоходства за пределами РФ. Например, по аналогии с Росгвардией (ФГУП «Охрана» Росгвардия) либо формирование уже в самой структуре Росгвардии соответствующих подразделений с подходящими полномочиями. В настоящий момент Росгвардия выполняет определенные задачи в сфере защиты морской инфраструктуры Российской Федерации, но только в пределах Государственной границы РФ [10]. Данная мера кажется интересной, но имеющей и ряд недостатков. К примеру, иностранные государства, особенно «недружественные», увидев на борту

росгвардейцев или других сотрудников вневедомственной именно государственной охраны, могут рассматривать их как угрозу своей национальной безопасности и по этой причине запретить судну войти даже не в порт, а территориальное море (даже несмотря на тот факт, что Росгвардия не входит в состав Министерства обороны РФ и не подчиняется ему). В этой связи взаимодействие с ЧОП, ЧОО и ЧВК намного проще – они напрямую не связаны с государством, не подчиняются ему, а интересы бизнеса очень часто «перекрывают» и «побеждают» политические и государственные интересы. ЧВК, как нам видится, будет чиниться меньше препятствий в обеспечении безопасности гражданского судоходства (вспомним иностранный опыт использования морских ЧВК).

По нашему мнению, нельзя исключать вероятность того, что в 2023 году в России некоторые ЧОП и ЧОО фактически являются ЧВК, хоть и имеют законную регистрацию в других организационно-правовых формах. В отечественной науке существует мнение о том, что необходимо в настоящий момент создавать «морские ЧВК нового облика». По мнению А.В. Куприянова и И.А. Крамника, такие ЧВК должны находиться под строгим государственным контролем и выполнять исключительно поставленные перед ними государственными органами задачи. Например, для укрепления политического влияния Российской Федерации в Восточной Африке [9]. Иными словами, согласно концепции Куприянова и Крамника, такие ЧВК нужны для применения в тех ситуациях, когда прямое вмешательство государства, в том числе посредством сил ВМФ, представляется нецелесообразным. Отметим, что в случае избрания государством любой модели легализации ЧВК, необходимо будет четко регламентировать критерии, предъявляемые к таким организациям и их сотрудникам. Под критериями предлагаем понимать: общая численность бойцов, максимальная численность оружия с полной технологической классификацией, максимальное количество катеров и других судов, система государственного надзора и контроля. Говоря о системе государственного надзора и контроля за деятельностью таких ЧВК, можно, например, возложить соответствующие полномочия на Росгвардию, которая в силу закона в настоящий момент осуществляет государственный контроль за частной охраной и подразделениями охраны юридических лиц с особыми уставными задачами и подразделениями ведомственной охраны. Таким образом, современные отечественные реалии позволяют сделать предположение о том, что вопрос легализации «серой зоны» создания и использования ЧВК необходимо решить с учетом национальных интересов, при этом исключить любую даже гипотетическую возможность применения сил частных военных компаний в пределах Российской Федерации.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что во всех четырех практиках противодействия пиратству ключевым фактором является подготовка личного состава (экипаж гражданского судна, военнослужащие ВМФ, бойцы ЧВК). По этой причине необходимо периодически проводить соответствующие мероприятия, направленные на повышение квалификации личного состава в области противодействия пиратству (с учетом изменений в политике, развития военных технологий и тактик, а также с учетом усовершенствования самих пиратских нападений).

Итак, из толкования ст. 105 КМП-82 года следует, что государство может захватить пиратское судно в прилежащей зоне, исключительной экономической зоне или в открытом море и впоследствии осудить по своим государственным законам захваченных пиратов. Вместе с тем, необходимо понимать о действии уголовного закона РФ в пространстве – нормы уголовного кодекса РФ применяется в пределах юрисдикционной территории РФ. В то же время положения ст.105 КМП-82 разрешают любому государству, в том числе и РФ, захватывать пиратов и осуждать их по своим законам. Иными словами, это продиктовано универсальной юрисдикцией. Также из толкования ч.3 ст.12 УК РФ следует, что российское уголовное право предусматривает возможность привлечения к уголовной ответственности иностранных граждан за пиратство в отношении судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации (преступление совершено вне пределов Российской Федерации, но направлено против интересов государства либо гражданина России). Вместе с тем, ряд авторов указывают на несоответствие между нормами УК РФ и положениями Конвенции. В этой связи они предлагают гармонизировать нормы международного права и национального права в части ответственности за пиратство. Мы частично согласны с такой позицией, поэтому предлагаем изложить ст.227 УК РФ в новой редакции:

Ч.1. «Нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное в открытом море, в том числе в прилежащей зоне Российской Федерации и исключительной экономической зоне Российской Федерации, сопряженное с применением насилия либо с угрозой его применения.» Ч.2 и ч.3 оставить без изменения, так как там содержатся только квалифицированные и особо квалифицированные составы соответственно, а само деяние указано в ч.1.

Не менее значимой по степени опасности для морского судоходства является и проблема морского терроризма. Морской терроризм и пиратство, по сути, являются тождественными действиями, отличающимися друг от друга только целью. Так, пиратство направлено на неправомерное завладение чужим имуществом на судне. Морской терроризм, в свою очередь, в качестве цели преследует запугивание населения, нанесения ущерба водным объектам, экипажу и пассажирам. Террористические группировки могут использовать морской транспорт для незаконной торговли оружием, наркотиками. Они могут также использовать морскую среду для укрытия, перемещения и организации своих операций. Международное сообщество прилагает значительные усилия для борьбы с морским терроризмом.

Организации, такие как ИМО и INTERPOL, играют важную роль в координации усилий по борьбе с морским терроризмом. Они разрабатывают стандарты безопасности, проводят тренировки и обучение для персонала судов и портовых работников. В целях борьбы с морским терроризмом, государства также принимают меры по усилению контроля над своими морскими границами, проводят патрулирование и обеспечивают безопасность морской инфраструктуры. Технологии, такие как радары, системы видеонаблюдения и системы контроля доступа, помогают обнаруживать и предотвращать потенциальные угрозы. Морской терроризм является сложной и многогранной проблемой, требующей постоянного внимания и сотрудничества между государствами и международными организациями.

Научно-технический прогресс, несмотря на все очевидные плюсы, к сожалению, также способствует созданию нового оружия и способов совершения террористических актов и диверсионных действий. В настоящий момент активно применяются надводные и воздушные дроны, с помощью которых наносится удар по военным кораблям (например, по БДК «Оленегорский горняк»), гражданским судам (например, по российскому танкеру SIG), также активно используются и различные средства подрыва газопроводов и трубопроводов (в том числе средства дистанционного подрыва). Практика правоприменения в этой области также неоднородна. Это обусловлено тем, что в настоящее время однозначного толкования подобных атак нет. Такие действия можно квалифицировать как: 1) морской терроризм, 2) диверсия, 3) акт агрессии [18].

Следует понимать, что в таких моментах, независимо от квалификации, важную роль играют средства защиты от диверсий и морских терактов. По этой причине ещё одной возможной мерой борьбы с морским терроризмом и пиратством является расширение перечня оружия и средств защиты, разрешенных к использованию ЧОО и ЧОП [12]. Так, в настоящий момент закон даёт возможность частным охранникам использовать некоторые виды огнестрельного оружия отечественного производства, а также устанавливает нормы обеспечения патронами, нормы и правила ношения специальной форменной одежды и т.д. [13]. Вместе с тем, действующие законодательные нормы в области разрешения того или иного оружия для частных охранников не в полной мере учитывают современные реалии. Так, в Постановлении и специальных Приложениях к нему нет регламентации использования некоторых эффективных видов вооружения для борьбы морским терроризмом и пиратством. По этой причине возможной мерой решения проблемы являются изменение законодательства в области разрешенного частным охранникам оружия. Предлагаем разрешить частным охранникам для выполнения задач по морской охране использовать:

- электромагнитные ружья против дронов (например, REX-1) - установить максимальное количество допустимых единиц оружия на п-ое число охранников;
- различные антидроновые ружья (например, ПАРС-С) – установить максимальное количество допустимых единиц оружия на п-ое количество охранников;
- катера для перемещения личного состава и выполнения специальных задач на водном пространстве - установить максимальное количество допустимых единиц оружия на п-ое число охранников;
- акустические пушки для борьбы с пиратами (например, HyperSpike или отечественный аналог) - установить максимальное количество допустимых единиц оружия на п-ое число охранников;
- светозумовые устройства («Пламя», «Заря») – установить максимальное количество допустимых единиц оружия на п-ое число охранников.

Важно отметить, что всё указанное выше оружие является нелетальным, а также соответствует критерию невозможности стрельбы очередями.

Продолжая рассматривать тему морского терроризма, укажем, что Римская конвенция 1988 года о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, а также соответствующие дополнительные Протоколы к ним не содержат ряд норм-дефиниций, которые, на наш взгляд, необходимы. Так, например, морской террористический акт имеет ряд специфических черт:

- удалённость предмета теракта от суши, в связи с чем экстренным службам невозможно молниеносно реагировать после совершения такого преступного деяния;
- сложность осуществления террористического акта, что выражается в необходимости для террориста иметь определённый уровень подготовки (как материально-техническая подготовка – акваланги, транспортное средство, взрывное устройство и др., так и тактико-тактическая – планирование операции, подготовка к теракту);
- особый предмет – судна, гидротехнические сооружения и иные объекты, в том числе стационарные и плавучие платформы, находящиеся в водном пространстве.

В настоящий момент, как мы уже говорили ранее, существуют различные беспилотные воздушные и надводные аппараты, посредством которых совершаются акты морского терроризма. Вместе с тем, в международном морском праве нигде не закреплено определение беспилотных аппаратов, нет их классификации по видам и типам. Безусловно, сейчас разрабатывается Кодекс морских

автономных надводных судов (МАНС), однако даже к 2024 году его положения будут носить рекомендательный характер, а обязательную силу планируют придать только ближе к 2028 году. Важно отметить, что и в КМП-82 нет даже упоминания морских и воздушных беспилотных аппаратов. Этот международный нормативно-правовой акт ограничивается лишь оперированием терминами «летательный аппарат» и «подводные лодки и иные подводные транспортные средства».

По этой причине предлагаем внести в Протокол 2005 года к Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства следующие нормы-дефиниции:

«*Морской терроризм*» – идеология насилия и практика воздействия на принятие государственными органами решения, реализуемая посредством подрыва, поджога и иных способов повреждения или уничтожения в отношении объектов, находящихся в водном пространстве.

Данное предложение обусловлено тем, что Конвенция закрепляет деяния (видовые категории), которые признаются в качестве незаконных актов против безопасности судоходства, но при этом не раскрывает родовую категорию – «морской терроризм».

«*Беспилотное средство атаки*» – воздушное, надводное, подводное или полуподводное судно с полной или частичной дистанционной системой управления, если оно совершает действия, предусмотренные статьей 2 настоящего Протокола. Это предложение обусловлено опасностью использования беспилотных аппаратов против безопасности судоходства.

Ещё одним недостатком является отсутствие категории «плавучая платформа», Упомянутая выше Конвенция ограничивается термином «стационарная платформа». Это обусловлено тем, что на момент принятия соответствующего международного правового акта плавучих платформ не существовало. Вместе с тем, в настоящий момент в науке существуют различные мнения, касательно выделения «плавучих платформ» в отдельную категорию либо приравнивание к уже существующей, например, к судну [19]. Есть и так называемый дуалистический подход, по которому платформа в момент передвижения считается судном, но в момент неподвижного стояния и использования по функциональному назначению рассматривается как стационарная платформа. Вместе с тем, обеспечение безопасности плавучих платформ не менее значимо, чем обеспечение платформ стационарных. По этой причине считаем необходимым внести изменение в Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе. Изменив правовую конструкцию так:

«*Платформа*» - искусственный остров, установка или сооружение, постоянно закрепленное, а равно плавучее непостоянно закрепленное на морском дне для разведки или разработки ресурсов или для других экономических целей.

Вместе с тем, справедливо заметим, что «де-юре» практически все правовые инструменты борьбы с пиратством как на национальном, так и на международном уровне есть, но «де-факто» их реализация весьма затруднительна.

Таким образом, подводя итог всему вышесказанному, мы предлагаем четыре возможных способа борьбы с морским терроризмом и пиратством:

- 1) расширение перечня оружия для ЧОП и ЧОО, необходимых для выполнения задач по охране гражданского морского судоходства за пределами Государственной границы России;
- 2) создание государственного органа с полномочиями и функциями по охране торгового мореплавания за пределами Российской Федерации;
- 3) добавление предложенных нами норм-дефиниций в соответствующий международно-правовые акты;
- 4) создание «морских ЧВК нового облика».

Пристатейный библиографический список:

1. Мареева, А. И. Пиратство на море как проблема морского транспорта и предмет морского страхования / А. И. Мареева // – 2018. – Т. 5, № 6(22). – С. 15-19
2. Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. N 512 "Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации" // КонсультантПлюс: справочно-правовая система [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_423278/fa0bc05bbfb4ba6938de55f929a48759bc575814/?ysclid=lmnr8rgtep88504023 (дата обращения: 10.09.2023)
3. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года // [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 10.09.2023)
4. Вострикова, М. К. Международное право в борьбе с морским пиратством / М. К. Вострикова, Б. Г. Салиева // МНСК-2019. Государство и право: Материалы 57-й Международной научной студенческой конференции, Новосибирск, 14–19 апреля 2019 года. – Новосибирск: Новосибирский национальный исследовательский государственный университет, 2019. – С. 226-227
5. Князева, Н. А. Международный суд по делам о морском пиратстве: проблемы создания и функционирования / Н. А. Князева // Азиатско-тихоокеанский регион: экономика, политика, право. – 2020. – Т. 22, № 4. – С. 128-137
6. Ещенко, Я. Способы противодействия морскому пиратству / Я. Ещенко, А. Новиков // Морской сборник. – 2014. – № 1. – С. 55–58
7. Официальный сайт РСБ ГРУПП // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://rsb-group.ru/> (дата обращения: 10.09.2023)

8. Резолюция Совета Безопасности ООН 1816 (2008) // КонсультантПлюс: справочно-правовая система [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 10.09.2023).
9. Куприянов А.В., Крамник И.А. Перспективы и проблемы использования морских частных военных компаний «нового облика» в Восточной Африке. Анализ и прогноз. Журнал ИМЭМО РАН, 2021, № 1, сс. 84-98.
10. Федеральный закон от 03.07.2016 N 226-ФЗ (ред. от 04.08.2023) «О войсках национальной гвардии Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.08.2023) // КонсультантПлюс: справочно-правовая система [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_200506/?ysclid=lmxdl3ceti437811146 (дата обращения: 10.09.2023)
11. Закон РФ "О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации" от 11.03.1992 N 2487-1 (ред. от 04.08.2023) // КонсультантПлюс: справочно-правовая система [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_385/?ysclid=lmxdlmu0ze741328182 (дата обращения: 10.09.2023)
12. Постановление Правительства РФ от 14.08.1992 N 587 (ред. от 01.11.2022) "Вопросы частной детективной (сыскальной) и частной охранной деятельности" // КонсультантПлюс: справочно-правовая система [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_790/6e806df28607b3986a7d08b213105ddaef86eca8/?ysclid=lmxdgrg34g178024067 (дата обращения: 10.09.2023)
13. Официальный сайт Газеты.ru // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.gazeta.ru/social/2010/06/17/3386666.shtml?ysclid=lmxgb7vtha91103520> (дата обращения: 10.09.2023).
14. Смирнов, С. В. Частные военные компании как угроза суверенитету современного государства / С. В. Смирнов // Правовое государство: проблемы понимания и реализации: Сборник статей Международной научно-практической конференции, посвященной 10-летию журнала «Правовое государство: теория и практика», Уфа, 16–17 апреля 2015 года. Том 2. – Уфа: Башкирский государственный университет, 2015. – С. 98-102.
15. Малышев, В. Н. Деятельность частных военных компаний и государственные интересы / В. Н. Малышев, А. Е. Руденко, Е. С. Катун // Вестник Военной академии материально-технического обеспечения им. генерала армии А.В.Хрулева. – 2015. – № 3. – С. 20-25.
16. Указ Президента РФ от 20 июля 2017 г. № 327 “Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года” // КонсультантПлюс: справочно-правовая система [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_220574/f04aa180bfl0bd5bd9285b87d37442495001fe2/ (дата обращения: 10.09.2023).
17. РЕЗОЛЮЦИЯ, принятая XXIX сессией Генеральной Ассамблеи ООН 14 декабря 1974 года // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1902312?ysclid=ln0kon4w3s567842253> (дата обращения: 10.09.2023).
18. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства // [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml (дата обращения: 10.09.2023).
19. Абрамов Н.С. Международно-правовой статус плавучих нефтегазовых установок // Вестник РУДН. Серия: Юридические науки. 2019. № 4. - С.510-532.

Для цитирования: Матвиенко В.В. Совершенствование правового регулирования использования береговой полосы города Севастополя / Науч.рук. к.ист.н., А.В. Полищук; доцент кафедры «Международное, морское и таможенное право» ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет» // Океанский менеджмент. 2023. № 3(21). С. 21-24.

Матвиенко В.В.

Студент 1 курса магистратуры
ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»

Научный руководитель: Полищук А.В., к.ист.н.,
доцент кафедры «Международное, морское и таможенное право»
ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕРЕГОВОЙ ПОЛОСЫ ГОРОДА СЕВАСТОПОЛЯ

Аннотация. В статье анализируются вопросы, связанные с правовым регулированием использования береговой полосы города Севастополя. Основное внимание уделяется проблеме конфликта интересов различных пользователей данной территории, а также неправомерного использования маломерных судов без соответствующих прав и судов, не подлежащих государственной регистрации. В рамках статьи предлагаются конкретные пути и меры для решения этих проблем, с целью обеспечения безопасности и комфорта всех пользователей береговой полосы.

Ключевые слова: береговая полоса, правовое регулирование маломерные суда, статистика происшествий, водные объекты, правила пользования, безопасность, правила эксплуатации, водный транспорт, прибрежная зона, государственная регистрация, безопасность на воде.

IMPROVEMENT OF THE LEGAL REGULATION OF THE USE OF THE COASTAL STRIP OF THE CITY OF SEVASTOPOL.

Annotation. The article analyzes issues related to the legal regulation of the use of the coastal strip of the city of Sevastopol. The main focus is on the problem of conflicting interests among different users of this territory, as well as the unauthorized use of small vessels without the appropriate permits and vessels not subject to state registration. The article proposes specific approaches and measures to address these problems, with the aim of ensuring the safety and comfort of all users of the coastal strip.

Keywords: coastal strip, legal regulation, small vessels, accident statistics, water objects, usage rules, safety, operating rules, water transport, coastal zone, state registration, water safety.

Береговая полоса – это полоса земли вдоль береговой линии, протяжённость которой составляет 20 метров водного объекта общего пользования. Каждый гражданин может пользоваться береговой полосой для передвижения и пребывания около воды, в том числе для осуществления любительского и спортивного рыболовства и причаливания плавучих средств, однако в соответствии с положениями пункта 2.8 Приказа МЧС России от 30 сентября 2020 г. № 732 «Об утверждении Правил пользования пляжами в Российской Федерации» запрещается спуск в воду и движение маломерных судов в зоне купания (за исключением спасательных судов). Данные правила обязательны для исполнения владельцем пляжа и посетителями пляжа.

К пользователям береговой полосы следует отнести физических лиц, которые отдыхают, а также юридических лиц и физических лиц, осуществляющих различные виды коммерческой деятельности. К особым пользователям береговой полосы следует отнести государство в лице его различных органов.

Физические и юридические лица в пределах береговой полосы осуществляют эксплуатацию и использование технических средств и оборудования часть из которых представляют повышенную опасность для отдыха жизни и здоровья физических лиц, находящихся в пределах береговой полосы.

В первую очередь к таким объектам относятся маломерные суда, которые подразделяются на:

1. Моторные и парусные суда, общей длиной не более 20 метров.
2. Водные мотоциклы и катера, а также другие суда, не предназначенные для перевозки людей и грузов.
3. Плавучие средства, используемые для спортивных и развлекательных целей, такие как батуты, водные горки и прочее.
4. Технические средства и оборудование, используемые в морских и речных парках, аквапарках и других аттракционах, предназначенных для развлечения и отдыха людей на воде.

Пользователи береговой полосы используют также иные технические средства и оборудование, представляющие повышенную опасность для окружающих (оборудование для дайвинга, виндсерфинг, водные лыжи, парашют, подводная охота и т.п.).

Население города Севастополя имеет рекордные показатели роста во всей Российской Федерации, что приводит к выводу о том, что пользователей береговой полосы становится все больше, а она в свою очередь не имеет возможности увеличиваться. Достаточно серьезной проблемой на сегодняшний день является несоблюдение запрета спуска в воду, движения и проката маломерных судов в зоне купания, а также безопасность людей, осуществляющих отдых и рыболовство на одной территории.

В положениях статьи 6 Водного кодекса РФ указано, что каждый гражданин вправе иметь доступ к водным объектам общего пользования и бесплатно использовать их для личных и бытовых нужд, в связи с этим возникает вопрос о том, как урегулировать использование береговой полосы так, чтобы было максимально комфортно и безопасно нахождение на ее территории.

Посетив хотя бы несколько раз пляжи Севастополя, становится понятно, что большинство владельцев маломерных судов, попросту игнорируют эти правила, что на взгляд автора категорически неприемлемо.

Так, в докладах МЧС России за 2019-2021 год о вопросах состояния защиты населения и территории Российской Федерации от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера приведены следующие данные о происшествиях на водных объектах [5,6,7] (см. таблицу 1)

Таблица 1

Состояние защиты населения и территории Российской Федерации от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера

	2019	2020	2021
Количество погибших на водных объектах	3034 чел.	3154 чел.	3214 чел.
происшествия с маломерными судами	Погибло -50 чел.	Погибло -41 чел.	Погибло – 69 чел.
	Получили ранения – 31 чел.	Получили ранения – 29 чел.	Получили ранения - 44
Количество аварий маломерных судов	52 происшествия	68 происшествий	90 происшествий
Количество аварий	Отсутствует информация		Отсутствует

маломерных судов в прибрежной зоне Республики Крым		5	информация
--	--	---	------------

Статистика происшествий на водных объектах (маломерных судах) показывает, что основными причинами аварий являлись:

- Неумелое маневрирование судном;
- Нарушение правил пользования маломерными судами;
- Отсутствие наблюдения за окружающей обстановкой;
- Плавание в сложных гидрометеорологических условиях;
- Нарушение правил эксплуатации судна или его оборудования.

Таким образом, правовое регулирование эксплуатации водного транспорта в прибрежной зоне требует дальнейшего совершенствования, так как применение действующих положений продолжает создавать опасные ситуации угрожающие жизни и здоровью отдыхающих и водопользователей.

В соответствии с положениями ГОСТа Р 55698-2013 «Туристские услуги. Услуги пляжей. Общие требования» [4] (далее – ГОСТ) при эксплуатации водных объектов водной инфраструктуры необходимо соблюдать следующие правила (смотреть таблицу 2):

Таблица 2.

Ограничения и меры безопасности при эксплуатации водных объектов

Береговая полоса	Ограничения и меры безопасности
Акватория пляжа (пункт 5.14)	выделение зон для купания туристов, для серферов, виндсерферов, лодок, моторных судов, для купания детей и не умеющих плавать и др. защита от всех видов водных судов (моторных, парусных, pedalных) лиц, находящихся в воде.
Территории за границами пляжа (пункт 6.4)	оборудование временных баз для водных видов спорта (для катания на катамаранах, водных лыжах, скутерах, лодках, серфинга, прыжков с парашютом, спуска с водяных горок)

Исходя из вышеуказанного следует, что положения ГОСТа направлены на:

- разделение территории береговой полосы для обеспечения безопасности и комфорта нахождения на ней;
- решение вопросов, связанных с конфликтом интересов её пользователей;
- содействие развитию коммерческой деятельности.

Несмотря на то, что положения ГОСТа носят рекомендательный характер, автор считает, что они должны быть закреплены в виде обязательных требований как в локальных нормативных правовых актах (например, города федерального значения Севастополь и Республики Крым), так и федеральных.

Также достаточно серьезной проблемой является увеличение числа случаев использования маломерных судов без прав. Эта проблема становится все более актуальной, поскольку она представляет угрозу безопасности людей на воде.

В положениях пункта 1.1 статьи 16 «Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 № 24-ФЗ перечислены маломерные суда, которые не подлежат государственной регистрации (см. таблицу 3).

Таблица 3.

Содержание определений маломерных судов, не подлежащих государственной регистрации

Год	Определение
До 2012 года	Отсутствует
С 2012 года	Не подлежат государственной регистрации суда массой до 200 килограмм включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 киловатт включительно, а также спортивные парусные суда, длина которых не должна превышать 9 метров, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха.
С 2016 года	Не подлежат государственной регистрации шлюпки и плавучие средства, которые являются принадлежностями судна, суда массой до 200 килограммов включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 киловатт включительно, спортивные парусные суда, длина которых не должна превышать 9 метров, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха, беспалубные самоходные суда, длина которых не должна превышать 12 метров.

С 2012 года установлены критерии, по которым можно определить, какие маломерные суда не подлежат государственной регистрации. В 2016 году эти критерии были расширены.

Примерами маломерных судов, которые не подлежат государственной регистрации согласно расширенным критериям с 2016 года, могут быть шлюпки, плавучие средства, беспалубные самоходные суда длиной до 12 метров. Кроме того, это могут быть небольшие рыбацкие лодки, катера для прогулок на воде, каяки, каноэ и прочие маломерные суда, которые соответствуют установленным критериям и не предназначены для коммерческих целей.

Отсутствие государственной регистрации маломерных судов приводит к тому, что люди без соответствующей подготовки и навыков могут управлять такими судами, что в свою очередь увеличивает риски аварий и происшествий. Кроме того, отсутствие регистрации может затруднить поиск и спасение в случае аварий на воде, а также усложнить процесс выявления и пресечения нарушений правил плавания. В первую очередь это относится к каякам, каноэ, гребным и надувным лодкам, яхтам малых размеров.

По мнению автора, для использования судов, управление которыми не требует прохождения специального обучения, следует ввести бесплатный онлайн курс, обучающий основам эксплуатации таких судов, технике безопасности, навигации на воде, по прохождению которого следует выдавать сертификат (в электронном виде).

Таким образом, использование в России маломерных судов без получения разрешения на управление ими является актуальной проблемой, поскольку их эксплуатация представляет угрозу безопасности людей на воде.

Пристатейный библиографический список:

1. «Водный кодекс Российской Федерации» от 03.06.2006 № 74-ФЗ.
2. «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 № 24-ФЗ.
3. Приказ МЧС России от 30 сентября 2020 г. № 732 «Об утверждении Правил пользования пляжами в Российской Федерации». Официальный сайт МЧС России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/74823253> (дата обращения: 04.04.2023).
4. ГОСТ Р 55698-2013. Туристские услуги. Услуги пляжей. Общие требования [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/71346774>. (дата обращения: 04.04.2023).
5. Государственный доклад «О состоянии защиты населения и территорий Российской Федерации от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в 2021 году» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mchs.gov.ru/dokumenty/5946> (дата обращения: 04.04.2023).
6. Государственный доклад «О состоянии защиты населения и территорий Российской Федерации от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в 2020 году» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mchs.gov.ru/dokumenty/5304> (дата обращения: 04.04.2023).
7. Государственный доклад «О состоянии защиты населения и территорий Российской Федерации от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в 2019 году» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mchs.gov.ru/dokumenty/4602> (дата обращения: 04.04.2023).

Для цитирования: Спилыная В.В. Правовой статус Азово-Керченской акватории Российской Федерации / ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет» // Океанский менеджмент. 2023. № 3(21). С. 24 – 27.

Спилыная В.В.

ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»,
Юридический институт,
Бакалавриат

ПРАВОВОЙ СТАТУС АЗОВО-КЕРЧЕНСКОЙ АКВАТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. Цель настоящей статьи заключается в определении особенностей правового статуса одной из водных акваторий Российской Федерации – Азово-Керченской акватории. Проведение специальной военной операции на территории Украины, в том числе в водной акватории, привели к тому, что на сегодняшний день возникают ситуации, связанные с правовым статусом Азово-Керченской акватории и нахождением в ней судов различных государств.

Ключевые слова: акватория, статус, правовое положение, Конвенция, международно-правовой статус

LEGAL STATUS OF THE AZOV-KERCH WATER AREA OF THE RUSSIAN FEDERATION

Annotation. The purpose of this article is to determine the features of the legal status of one of the water areas of the Russian Federation – the Azov-Kerch water area. The conduct of a special military operation on the territory of Ukraine, including in the water area, has led to the fact that today there are situations related to the legal status of the Azov-Kerch water area and the presence of vessels of various states in it.

Keywords: water area, status, legal status, convention, international legal status

Азово-Керченская акватория является стратегически важным объектом для России и развития прибрежных территорий. Азовское море — это внутреннее море Российской Федерации.

В 2008 году между Российской Федерацией и Украиной была достигнута договорённость и позднее в 2013 году заключено межправительственное Соглашение о строительстве транспортного перехода через Керченский пролив. В 2014 году в связи с переходом Крыма в состав Российской Федерации действие такого соглашения было приостановлено.

Российская Федерация в период с 2016 по 2019 год собственными усилиями возвела Крымский мост, ставший транспортной магистралью, соединившей полуостров с остальной территорией России [3].

События 2014, 2022 года существенным образом повлияли на правовой статус Азово-Керченской акватории [7]. В феврале 2022 года в состав Российской Федерации вошли новые субъекты.

В этом аспекте для России стало важно обеспечение национальной безопасности на своей территории, в том числе морского порта Мариуполь и их водных акваторий.

В 2014 году в период перехода Крыма из состава Украины в состав Российской Федерации функционирование порта Керчь было приостановлено, однако оно быстро возобновилось. В 2022 году порты, ранее принадлежавшие украинской стороне и расположенные в Бердянске и Мариуполе, были закрыты в связи с проведением специальной военной операции. В настоящее время идет процесс восстановления системы судоходства через такие порты с учетом геополитической ситуации.

Таким образом, можно сделать вывод, что украинская сторона потеряла выходы к Азово-Керченской акватории. Однако с юридической точки зрения международно-правовой статус такой акватории не оформлен.

В настоящее время правовое положение Азово-Керченской акватории определяется рядом международных нормативных актов, среди которых:

- договор, закрепляющий государственную границу между Украиной и Россией [4];
- договор, который направлен на сотрудничество двух стран в использовании Азовского моря и Керченского пролива [5].

В 2018 году украинская сторона отказалась от сотрудничества с Россией в рамках ранее заключённого соглашения.

Основным нормативным актом, который регулировал вплоть до 2019 года отношения между Украиной и Россией стал Договор о сотрудничестве, который был направлен на стратегическое партнерство двух государств. В рамках действия данного документа стороны договаривались о развитии Азово-Черноморского бассейна и судоходства в данной акватории, обеспечения транспортировки грузов и пассажиров водным транспортом и т.д.

В рамках соглашения о государственной границе двух государств статус Азовского моря и Керченского пролива определялся как внутренние воды, принадлежащие двум государствам, что соответствует нормам международного права и не наносит ущерба ни одной из сторон соглашения.

В рамках договорных отношений между Россией и Украиной был закреплён правовой статус, как Азовского моря, так и Керченского пролива:

- Азовское море — это исторические воды России;
- регулирование вопросов об использовании акватории Керченского пролива осуществляется сторонами по соглашению.

Договорными отношениями между украинской и российской сторонами был установлен режим использования вод Азовского моря и Керченского пролива в аспекте прохода по ним торговых судов и военных кораблей обеих сторон соглашения и третьих государств. Так, согласно статье 2 Договора было установлено, что [8]:

Торговые суда и военные корабли, а также другие государственные суда под флагом Российской Федерации или Украины, эксплуатируемые в некоммерческих целях, пользуются в Азовском море и Керченском проливе свободой судоходства.

Торговые суда под флагами третьих государств могут заходить в Азовское море и проходить через Керченский пролив, если они направляются в российский или украинский порт, или возвращаются из него.

Военные корабли и другие государственные суда третьих государств, эксплуатируемые в некоммерческих целях, могут заходить в Азовское море и проходить через Керченский пролив, если они направляются с визитом или деловым заходом в порт одной из Сторон по ее приглашению или разрешению, согласованному с другой Стороной».

Таким образом, действующими международными договорами Российской Федерации и Украины определен статус Азовского моря и Керченского пролива как исторические внутренние воды двух государств. На момент заключения и ратификации договоров и до настоящего времени разграничение линией государственной границы Азовского моря и Керченского пролива Сторонами не производилось, предполагалось сделать это отдельным соглашением или несколькими соглашениями [11].

Акватория Азовского моря географически относится к внутренним морям, расположена в сторону берега от исходной линии территориального моря. Внутренние воды входят в состав территории государства, на них распространяется государственный суверенитет. В статьях 4 и 67 Конституции РФ указывается, что суверенитет страны распространяется на всю территорию государства, включая внутренние воды [2].

Поскольку и украинской, и российской сторонами ратифицирована Конвенция по морскому праву [1], можно сделать вывод о том, что международные договорные отношения составляют часть национальной правовой системы, как России, так и Украины.

Однако, более верным можно считать определение правового статуса Азово-Керченской акватории, приводимое в Договоре о сотрудничестве между Россией и Украиной, где такая акватория признаётся внутренними водами обоих государств с позиции исторически сложившейся ситуации.

Статус внутреннего моря, который приобрело Азовское море после официального вхождения Донецкой и Луганской народных республик, Запорожской и Херсонской областей в состав РФ, позволяет

России полностью контролировать режим судоходства в этой акватории, а также правила рыбной ловли и экологическую безопасность.

Все иностранные суда, кроме военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, независимо от их предназначения и форм собственности (далее - иностранные суда) могут заходить в морские порты, открытые для захода иностранных судов [6].

Лишившись после 2014 года свободного прохода военных судов через Керченский пролив, Украина не отказалась от военного освоения акватории Азовского моря, в том числе с помощью партнеров из НАТО. Так, обсуждался вопрос создания с помощью Великобритании военной базы в порту Бердянска (Запорожская область).

Верховная рада Украины денонсировала все договоры о сотрудничестве с Россией по использованию Азовского моря и Керченского пролива. Договор о военно-морском сотрудничестве в Черном море также был расторгнут [10].

Вхождение Крыма в состав России принципиальным образом изменило ситуацию в Азовском море, т.к. Россия получило право контроля судоходства в Керченском проливе.

В связи с проведением специальной военной операции Российская Федерация призвана обеспечить безопасность своих границ, в том числе в водной акватории страны, к которой относится Азово-Керченская акватория. Так, с 3 марта 2023 года на территории порта Керчь капитаном порта введен второй уровень обеспечения безопасности в связи с возможными диверсиями с украинской стороны [9]. Аналогичные распоряжения действуют во всех портах Российской Федерации в акваториях Черного и Азовского морей.

Подводя итог, можно сделать следующие выводы:

Азово-Керченская акватория — это внутренние воды Российской Федерации и именно российская сторона после вхождения новых субъектов в ее состав регулирует вопросы судоходства через Керченский пролив в Азовское море.

В настоящее время Российская Федерация предпринимает все усилия по обеспечению морской безопасности, вводя на таких территориях особые режимы готовности, в некоторых случаях прибегают к ограничению судоходства, выходу в море отдельных видов судов и прохождения через морские границы страны судов третьих стран.

Сложная геополитическая ситуация, «санкции» в отношении России, специальная военная операция оказали существенное влияние на вопросы определения правового статуса отдельных территорий, которые вошли в состав Российской Федерации после событий 2014-2022 гг. В перспективе под воздействием давления западных политических сил возможны судебные процессы относительно определения принадлежности и разделения морских границ в Азовском и Черном морях между Россией и Украиной.

На территории Российской Федерации все морские порты имеют статус портов федерального значения в силу того, что водная акватория таких портов является собственностью государства. Для России морские порты — это стратегически важные объекты. И обеспечение безопасности играет важную роль в развитии системы морских портов. При этом порты выполняют функции, связанные с осуществлением государством таможенной политики, пограничной политики, торговой политики.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) // <https://www.consultant.ru/> дата обращения: 10.04.2023.
2. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Российская газета. № 7. 21.01.2009.
3. Международное морское право: публичное и частное: учебник / под ред. Д.К. Лабина и В.Н. Коваля. — М.: Кнорус, 2023. — 412 с.
4. Федеральный закон "О ратификации Договора между Российской Федерацией и Украиной о российско-украинской государственной границе" от 22.04.2004 № 24-ФЗ (последняя редакция) // Собрание законодательства РФ. 26.04.2004. № 17, Ст. 1591.
5. Федеральный закон "О ратификации Договора о дружбе, сотрудничестве и партнерстве между Российской Федерацией и Украиной" от 02.03.1999 № 42-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 08.03.99. № 10. Ст. 1159.
6. Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ (ред. от 28.06.2022) "О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации" // Собрание законодательства РФ. 03.08.1998. № 31. Ст. 3833.
7. Васильев С.А. Международно-правовые меры обеспечения безопасности судоходства // Московский журнал международного права. 2021. № 1. С. 81-88.
8. Пояснительная записка "По вопросу о ратификации Договора между Российской Федерацией и Украиной о сотрудничестве в использовании Азовского моря и Керченского пролива от 24 декабря 2003 г." // <https://www.consultant.ru/>, дата обращения: 10.04.2023
9. Распоряжение капитана морского порта г. Керчь от 03.03.2023 №сс-18-р «Об установлении на объекте транспортной инфраструктуры «Акватория морского порта Керчь» уровня безопасности №2» // <https://bsamp.ru/images/29-f531489a85ae71c9c09b95b1e1ed5419.pdf>, дата обращения: 10.04.2023.
10. Скаридов А. С. Военная и правоохранительная деятельность в контексте применения вооруженных сил для охраны государственной границы на море // Океанский менеджмент, №2. — 2019. — С. 1-26.

11. Годованик Е.В. Национальные интересы Российской Федерации в мировом океане: правовая характеристика // Lex Russica (Русский закон). 2023. Т. 76. № 4 (197). С. 18-29.



РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Для цитирования: Кадовб Н.С. Общие положения о государственной регистрации судов в Исландии / Науч.рук. Я.Е. Бразовская; доцент кафедры Международное и морское право, ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2023. № 3(21). С. 28-32.

Кадовб Н.С.,
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,
Кафедра международного и морского права,
Бакалавриат

Научный руководитель: Бразовская Я.Е.,
доцент кафедры Международное и морское право,
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ В ИСЛАНДИИ

Аннотация. В настоящей статье автор проводит анализ законодательства Исландии о государственной регистрации судов. Обозначены государственные органы, участвующие в регистрации судов, установлены лица, имеющие право подать заявление на государственную регистрацию судна, выявлены основные особенности развития исландской реестровой системы.

Ключевые слова: законодательство Исландии, регистрация судов, электронный реестр, судовые документы, бербут-чартер.

GENERAL REGULATIONS ON THE STATE REGISTRATION OF SHIPS IN ICELAND

Annotation. In this article, the author analyzes the legislation of Iceland on the state registration of ships. The state bodies involved in the registration of vessels are designated, the persons entitled to apply for the state registration of a vessel are identified, and the main features of the development of the Icelandic registry system are identified.

Keywords: Icelandic legislation, vessel registration, electronic register, ship documents, bareboat charter.

Исландия представляет собой островное государство, не обладающее большими запасами природных ресурсов в виде флоры и фауны, за исключением морских природных ресурсов. Именно рыболовство и морская торговля являются приоритетными сферами развития для государства. Ключевую роль в развитии экономики Исландии играет судоходство и, в частности, морская перевозка грузов. В 2023 году роль экспорта и импорта товаров в Исландии значительно выросла, о чем свидетельствуют экономические показатели. Так, импорт страны по прогнозам Íslandsbanki Research в 2023 году должен вырасти на 20 %, а экспорт – 5,6 % [1]. Высокую роль судоходства в сфере перевозок и добычи морских ресурсов подчеркивает и исторический опыт Исландии, так, можно отметить ряд конфликтов XX века между Великобританией и Исландией (так называемые Тресковые войны), которые не только усилили позиции Исландии в Атлантическом океане, но и повлияли на развитие международного морского права в целом. Например, указанные конфликты оказали влияние на установление предельной ширины исключительной экономической зоны в рамках Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., в частности, ширина исключительной экономической зоны, установленная конвенцией, равна ширине исключительной экономической зоны Исландии, признанной Великобританией в 1976 году.

Рассматривая исландское законодательство нельзя не отметить его децентрализованный характер, так, правовое регулирование вещей осуществляется множеством актов, что обусловлено историческим развитием права Исландии и отличает исландскую правовую систему от общей континентальной. Это в первую очередь связано с ролью тингов и обычаев в развитии исландского права. Тинг представлял собой разновидность народного собрания и в рамках раннего исландского права выполнял множество функций, так, он мог выступать и как в качестве формы устного судебного разбирательства, так и съезда для заключения различного рода сделок. Также на высокую роль народного собрания повлияли низкая плотность населения и отсутствие сильной государственной власти, что привело к формированию правовой традиции с высокой ролью местного законодательства и широкой децентрализацией государственного аппарата [2].

Еще одной особенностью права Исландии является отсутствие четких формулировок, в частности, в исландском законодательстве отсутствует определение как движимого, так и недвижимого имущества [3]. Формулировка «движимое имущество» фигурирует лишь в ряде актов коммерческого права Исландии. В то же время при рассмотрении недвижимого имущества можно выделить Act on the right of ownership and use of real property, No. 19 of 6th April 1966, With subsequent amendments up to 1st august 2002 (далее Акт о правах на недвижимое имущество) [4]. Указанный акт направлен в первую очередь на регулирование прав на недвижимое имущества, устанавливает общие правила перехода прав при смене собственника и особенности наследования указанных вещей. В то же время статья 1 Акта о правах на недвижимое имущество устанавливает следующее: «Никто не может получить право владеть или пользоваться недвижимым имуществом в Исландии, включая права на рыбную ловлю и охоту, права на воду или другие права на недвижимое имущество, будь то путем свободной уступки или

принудительных мер, брака, наследования или передаточного акта, если...». Рассматриваемая формулировка не дает четкого определения недвижимого имущества, но в то же время можно отметить, что по своей сути она направлена на описание земельных участков и иных объектов, прочно связанных с землей. В рамках указанной формулировки объект недвижимости дает возможность своему пользователю иметь права на его составные части, в частности, право на воду. Также законодатель не разделил права на охоту и рыболовство на две составляющие части, что свидетельствует о их прямой связи в рамках правового регулирования рассматриваемого акта. В свою очередь, Акт о правах на недвижимое имущество также устанавливает ряд ограничений на получение вещных прав на недвижимые вещи, чересчур ограничивающих судоходство при их распространении на суда. На основе указанных рассуждений можно сделать вывод о том, что судно в рамках исландского права представляет собой именно движимую вещь.

Вместе с тем признание судна движимой вещью не отменяет необходимость в его регистрации. Институт государственной регистрации судов занимает ключевое положение в рамках государственной политики в сфере контроля судоходства. В то же время наличие государственного реестра судов позволяет не только обеспечить контроль за деятельностью транспортных компаний и иных лиц, обладающих судами, но и обеспечить дополнительную защиту прав для собственников имущества и лиц, имеющих иные вещные права на суда.

Среди актов, направленных на регулирование судоходства и государственной регистрации судов, можно выделить следующие:

- Act No. 119/2012 on the Icelandic Transport Authority (ICETRA), administrative institution for transport affairs, as amended (Далее Акт «О Исландском транспортном агентстве») [5];
- Ships Act No. 66 of 11 June 2021 (Акт «О судах») [6];
- Act on an Icelandic International Ship Register (Акт «О исландском международном регистре судов») [7];
- Иные подзаконные акты.

Основопологающим актом для всей транспортной системы, конечно, является Акт «О Исландском транспортном агентстве». Указанный акт создает и уполномочивает Исландское транспортное агентство на регулирование общих начал транспортной системы. В отношении судоходства стоит обратить внимание на статью 9, в соответствии с которой Исландское транспортное агентство осуществляет в частности: регистрацию и обмер судов; управление вопросами по предотвращению загрязнения морской среды; лицензирование в рамках своей компетенции и иные функции в сфере обеспечения судоходства.

В структуру Исландского транспортного агентства включены три основных отдела, обеспечивающих регулирование судоходства: судотехнический отдел, отдел государственного портового контроля и отдела наблюдения.

Ключевой задачей судотехнического отдела является одобрение средств безопасности, обмер тоннажа, рассмотрение и согласование чертежей и технических данных судов. Отдел наблюдения имеет наибольшее число полномочий и направлен на координацию отделов и подразделений агентства, но в то же время его основной задачей все же является проведение мониторинга судов и выдача сертификатов о мореходности и т.д. В свою очередь, отдел государственного портового контроля направлен на исполнение международных обязательств по соглашению о мерах государства порта и обеспечению безопасности судоходства [8].

Нормативно-правовым документом, имеющим преимущественное значение для института государственной регистрации судна, является Акт «О судах» [6]. Акт регламентирует общие положения о государственной регистрации судов, а также специальные институты, в частности, регулирование бербут чартера, столкновения судов, сертификации и т.д.

Положения статьи 4 Акта «О судах» регламентируют общие начала регистрации и, по сути, носят бланкетный характер, уполномочивая Министра устанавливать порядок государственной регистрации и необходимую для регистрации информацию. В то же время указанная статья устанавливает наиболее важный для любого реестра принцип публичности, предусматривает и ряд ограничений, в частности, не может находиться в публичном доступе такая информация, наличие которой противоречит законодательству о защите и обработке персональных данных.

Среди оснований для регистрации Акт «О судах» в статье 5 устанавливает только то, что регистрации подлежат все суда длиной шесть метров и более, измеренные от форштевня до кормы. Иные положения статьи 5 Акта «О судах» устанавливают перечень лиц, которые могут подать заявление о регистрации, в частности, к ним относятся граждане Фарерских островов, граждане государств Европейской экономической зоны, юридические лица находящиеся и зарегистрированные в Исландии и т.д.

Применительно к положениям Акта «О судах» о бербут чартере, следует отметить, что ему посвящены три статьи. Так, в соответствии со статьей 8 для фрахтования иностранным лицом исландского судна и включения его в реестр бербут чартера иностранного государства необходимо получить специальное разрешение исландского транспортного агентства. Судна могут быть зарегистрированы таким образом на срок до 5 лет с возможностью продления.

При государственной регистрации иностранных судов по бербоут чартеру в исландском реестре судов законодатель в статье 9 Акта «О судах» лишь требует соответствия судна и прав на него общим положениям о регистрации судов.

В целях предотвращения коллизии между национальным законодательством и Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года (далее КМП-82) законодатель включил статью 11, которая дублирует положения статей 91 и 92 КМП-82 и дополняет статью 9 Акта «О судах», в которой не было указано ограничение в использовании флага, так, в указанном случае судно имеет право ходить лишь под флагом Исландии [9]. В то же время судно получившее разрешение от исландского транспортного агентства и зарегистрированное в иностранном реестре судов будет ходить под флагом именно иностранного государства.

Рассматривая особенности общих положений о государственной регистрации как обычных судов, так и по бербоут чартеру Акта «О судах», необходимо отметить низкую защищенность истинного владельца судна. Так, если сравнивать общие положения о регистрации судов Исландии с Российской Федерацией, то можно отметить, что в соответствии со статьей 37 КТМ РФ действует общее правило о регистрации судна из иностранного реестра, так, судно, зарегистрированное в иностранном реестре судов, может быть зарегистрировано в одном из реестров судов Российской Федерации в случае, если иностранный орган государственной регистрации судов в течение 30 календарных дней после направления заявления об исключение судна из реестра не получен ответ об исключении. Аналога указанной нормы нет как в Акте «О судах», так и Акте «О исландском международном регистре» [7], что ставит возможного недобросовестного приобретателя в более выгодное положение в связи с отсутствием международной кооперации судовых регистров [10].

По мнению автора, преимуществом законодательства Исландии, регулирующего рассматриваемую сферу правоотношений, является развитая система документарных разрешений на пользование судами. Так, на основе статей 12, 13 и 18 Акта «О судах» представляется возможным выделить 4 основных документа, регламентирующих правомерную эксплуатацию судна:

- Сертификат национальности и регистрации;
- Сертификат о регистрации;
- Временный сертификат национальности и регистрации;
- Разрешение на плавание.

Сертификат о национальности и регистрации и Сертификат о регистрации являются ключевыми документами в системе регистрации судов и прав на них. Указанные документы являются наиболее распространёнными документами, подтверждающими государственную регистрацию судна, в соответствии с Актом «О судах» ключевой разницей между ними является объект государственной регистрации. При общей длине судна 15 метров и более окончательным регистрационным документом будет являться Сертификат о национальности и регистрации, в ином случае при регистрации судна и его соответствии нормам законодательства будет выдан Сертификат о регистрации. В то же время из указанного правила есть исключение, так, в случае если судно курсирует между Исландией и иными странами, а его общая длина составляет менее 15 метров, ему также будет выдан Сертификат о национальности и регистрации.

Временный сертификат о национальности и регистрации выдается в двух случаях, во-первых, если судно построено за границей для лица, уполномоченного осуществить государственную регистрацию в исландском судовом реестре, во-вторых, если лицо становится владельцем судна вне Исландии иным способом. Временный сертификат национальности и регистрации уполномочивает лицо, равно как и обычный Сертификат национальности и регистрации, ключевой разницей между документами является срок их действия, так, срок временного сертификата ограничен и составляет 1 календарный год.

Разрешение на плавание предоставляет равный Сертификату о национальности и регистрации объем прав и обязанностей, но, во-первых, имеет специальный порядок предоставления, во-вторых, не является документом, подтверждающим окончание государственной регистрации судна в исландском судовом регистре. Законодатель не установил четкий перечень оснований, при наступлении которых осуществляется выдача указанного документа, так, в соответствии со статьей 18 Разрешение на плавание может быть выдано при наличии особой причины. В свою очередь, в рамках указанной статьи можно установить и конкретные основания выдачи рассматриваемого судового документа, так, в случае если судно было построено в Исландии для дальнейшей его регистрации за границей, Исландское транспортное агентство может выдать Разрешение на плавание.

Контроль за строительством судов также предусмотрен в рамках Акта «О судах», так, потенциальный владелец строящегося судна непосредственно перед началом строительства обязан предоставить Исландскому транспортному агентству техническую документацию, подтверждающую соответствии планируемого судна нормам о безопасности судов. В то же время закон также обязывает владельца построенного судна сообщить об окончании постройке и сроке, в который представители агентства смогут осуществить осмотр и обмер судна для дальнейшей государственной регистрации.

Исходя из проведенного исследования нормативно-правовых актов и юридической литературы, автор настоящего исследования приходит к выводу, что Акт «О судах» является достаточно полным

исландским законом, регулирующим государственную регистрацию судов, их строительства, а также процедур связанный с осмотром судна и выдачей соответствующих судовых документов.

Иным актом, непосредственно влияющим на развитие судоходства, является Акт «Об исландском международном регистре судов», который дополняет Акт «О судах» и регламентирует особенности государственной регистрации судна в международном реестре.

Отметим, что Акт «Об исландском международном регистре судов» детерминирует коммерческое судно как «любое судно валовой вместимостью 100 и более тонн, которое используется в коммерческих целях для перевозки грузов и/или пассажиров в международной торговле, а также для перевозки грузов во внутренней торговле в Исландии». Круг лиц, способных осуществлять государственную регистрацию, аналогичен указанному в Акте «О судах». В остальном Акт «Об исландском международном реестре» включает нормы, уполномочивающие Исландское министерство связи, Исландское транспортное агентство и иные органы с целью конкретизации процедуры регистрации и установления дополнительных условий, обеспечивающих стабильное развитие коммерческого флота страны. В целом, по мнению автора, Акт «Об исландском международном регистре судов» и его применение следует считать неудачным, что связано с отсутствием значительных преференций для судовладельцев по сравнению с иными флагами. В частности, для международной торговли наилучшим образом подходят «удобные флаги», например, Панамы, Кипра и т.п., которые не подразумевают высокий уровень налогообложения и технических стандартов. В связи с этим лишь генеральный регистр может должным образом исполнять свои функции.

Акт «О судах» установил приоритетной целью цифровизацию процесса государственной регистрации судна и самого реестра судов, путем создания и развития электронной системы SKÚTAN. Основной задачей SKÚTAN является упрощение процесса регистрации, обеспечение соблюдения принципов публичности и достоверности реестра как судов, так и моряков. На данный момент SKÚTAN доступен как морякам, так и судовладельцам, но в то же время иное лицо при желании может получить доступ к данным того или иного судна за определенную плату [11]. Также необходимо отметить, что изменения записи моряка в рамках SKÚTAN уполномочены осуществлять не только государственные органы, но и образовательные организации. При этом принцип публичности все же имеет определенные ограничения, в частности, Акт «О судах» непосредственно установил ограничение в виде соблюдения условий законодательства о защите и обработке персональных данных.

Тенденция на цифровизацию реестров судов присутствует во многих странах Северной Европы, в частности, можно обратить внимание на Данию, которая в 2023 году запустила обновленный электронный регистр судов. Особенностью датского цифрового регистра судов (далее DSRG) является направленность на достижение полной цифровизации документации, непосредственно связанной с судоходством. В отличие от SKÚTAN, DSRG предоставляет больше возможностей морякам в части опубликования своих сертификатов о подготовке, моряки могут самостоятельно выбрать с какими именно документами сможет ознакомиться потенциальный работодатель [12].

Введение цифровых регистров судов как в Исландии, так и в Дании значительно снижает издержки компаний в сфере судоходства, сокращая временные затраты на бюрократические процедуры, необходимые для обеспечения государственного контроля, и позволяя непосредственно взаимодействовать с потенциальными членами экипажа, рассматривая их уровень квалификации на основе подтвержденных электронных документов.

Исходя из изложенного, автор исследования приходит к выводу о том, что осуществление унификации норм о государственной регистрации судов, формирование единой цифровой системы информации о судах, а также экипаже следует рассматривать как положительные тенденции развития исландского законодательства. Однако государственная система регистрации судов не лишена и ряда проблем, а именно децентрализованный характер законодательства, сохранившийся даже после принятия Акта «О судах», отсутствие достаточно проработанного понятийного аппарата и высокая роль подзаконных актов в рамках регулирования судоходства и регистрации судов и прав на них. Автор считает, что Акт «Об исландском международном регистре судов» нуждается в пересмотре, так как не выполняет возложенные на него функции, а в целях привлечения судовладельцев по аналогии со странами с «удобным флагом» законодательству следует пересмотреть положения налогового законодательства.

Пристатейный библиографический список:

1. Macroeconomic forecast: Adjustment phase ahead // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://cdn.islandsbanki.is/image/upload/v1/documents/Thjodhagsspa-22-09-EN.pdf> (дата обращения: 25.08.2023).
2. Кочерин Алексей Алексеевич Становление Исландского права на примере средневековых правовых актов // Социология и право. 2014. № 4 (26). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/stanovlenie-islanskogo-prava-na-primere-srednevekovyh-pravovyh-aktov> (дата обращения: 25.08.2023).
3. Крутов П.Г., Скаридов А.С. Коммерческое право Исландии // Океанский менеджмент. 2021. №1 (10). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kommercheskoe-pravo-islanii> (дата обращения: 25.08.2023).
4. Act on the right of ownership and use of real property, No. 19 of 6th April 1966, With subsequent amendments up to 1st august 2002 // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.humanrights.is/en/moya/page/act-on-the-right-of-ownership-and-use-of-real-property-no-19-of-6th-april-1966-with-subsequent-amendments-up-to-1st-august-2002> (дата обращения: 25.08.2023)

5. Act on the Icelandic Transport Authority (ICETRA), administrative institution for transport affairs, as amended No. 119/2012 // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.icetra.is/media/english/Act-No.-119-2012-on-the-Icelandic-Transport-Authority-as-amended.pdf> (дата обращения: 25.08.2023);
6. Ships Act No. 66 of 11 June 2021 // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.icetra.is/media/english/Ships-Act-No-66-2021.pdf> (дата обращения: 25.08.2023);
7. Act on an Icelandic International Ship Register // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.icetra.is/media/log-og-reglur/Act-on-an-Icelandic-International-Ship-Register-No.pdf> (дата обращения: 25.08.2023);
8. Официальный сайт Исландского транспортного агентства // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.icetra.is/> (дата обращения: 25.08.2023);
9. Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года // [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 25.08.2023);
10. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ// КонсультантПлюс: справочно-правовая система [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/ (дата обращения: 30.08.2023);
11. Официальный сайт правительства Исландии // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://island.is/en/skutan-ship-registry-and-legal-registration> (дата обращения: 30.08.2023).
12. Официальный сайт Датского морского агентства // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://dma.dk/ship-survey-and-registration/ship-registration-and-fees/go-live-of-the-digital-ship-register> (дата обращения: 30.08.2023).



РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Для цитирования: Дронченко А.Д. Мультимодальные и комбинированные перевозки в российском праве. Проблематика терминологии / Науч.рук. Я.Е. Бразовская; доцент кафедры Международное и морское право, ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2023. № 3(21). С. 33-36.

Дронченко А.Д.,
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,
Кафедра международного и морского права,
Магистратура

Научный руководитель: Бразовская Я.Е.,
доцент кафедры Международное и морское право,
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ И КОМБИНИРОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В РОССИЙСКОМ ПРАВЕ. ПРОБЛЕМАТИКА ТЕРМИНОЛОГИИ

Аннотация. Уже долгое время в практике транспортных перевозок используются такие логистические термины как «мультимодальные», «интермодальные», «комбинированные» перевозки, однако четкого определения данных понятий как в международной-правовой практике, так и в наших законодательных актах не существует. Более того, в силу того, что указанные термины являются заимствованными, а исторически сложившиеся терминология нашего государства (к примеру, «смешанные перевозки») никуда не делась, возникает путаница, некорректное использование терминологии, и как следствие, трудности понимания и ошибки в логистических кругах. В данной статье будет проведен анализ и предложено разграничение существующих терминов, объяснена необходимость его закрепления на законодательном уровне, что и раскроет актуальность данной темы.

Ключевые слова: договор транспортной экспедиции, мультимодальная перевозка, комбинированная перевозка, перевозка грузов в прямом смешанном сообщении

MULTIMODAL AND COMBINED TRANSPORTATION IN RUSSIAN LAW. PROBLEMS OF TERMINOLOGY

Annotation. For a long time, logistics terms such as "multimodal", "intermodal", "combined" transportation have been used in transportation contracts, but there is no clear definition of these concepts both in international legal practice and in our legislative acts. Moreover, due to the fact that these terms are borrowed, and the historically established terminology of our state (for example, "multimodal transport") has not gone away, there is confusion, incorrect use of terminology, and as a result, difficulties of understanding and errors in logistics circles. This article will analyze and propose the differentiation of existing terms, fixing them at the legislative level. OR write about

Keywords. Freight forwarding contract, multimodal transportation, combined transportation, cargo transportation in direct mixed traffic

Мультимодальные и комбинированные перевозки - это типы перевозок, которые включают использование нескольких видов транспорта для доставки груза от отправителя к получателю. В мультимодальных перевозках груз перевозится разными видами транспорта, каждый из которых выполняет свою функцию на отдельном участке маршрута. В комбинированных перевозках груз перевозится несколькими видами транспорта одновременно, например, с помощью контейнерных поездов и морских судов.

Технологический прогресс, развитие международного сотрудничества и развитие института перевозок грузов породил существенное различие в использовании разнообразных терминов, характеризующих перевозки грузов: интермодальные, мультимодальные, комбинированные перевозки. Появление новых понятий не повлекло за собой замену старых, в практике они просто стали использоваться вместе, иногда замещая друг друга и употребляясь как синонимы, а порой наоборот, противопоставляясь друг другу. В Российской Федерации, терминология была заимствована у ряда иностранных авторов и источников, и проблема начинается с самого начала использования перечисленных понятий в нашей правовой системе, у которой уже была своя терминология. Остановимся подробнее на причинах сложившейся терминологической путаницы, длительность которой уже довольно велика, что неоднократно становилось причиной возникновения теоретических затруднений.

Сперва, обратим внимание на международные правовые акты и начнем с Конвенции ООН «О международных смешанных перевозках грузов», подписанной в Женеве, 24 мая 1980 г. На английском языке конвенция именуется как «Convention on International Multimodal Transport of Goods», и как следует из название используется английский термин «multimodal transport». В официальном переводе на русский язык данной Конвенции указанный термин обозначается словосочетанием «смешанные перевозки», что в целом видно, исходя из названия. Иными словами, в процессе перевода законодатель предполагает наличие аналогии понятиям «мультимодальный» и «смешанный».

Рассмотренный выше факт также подтверждается переводом Кодекса США, где мультимодальные перевозки имеют схожее, в большей степени аналогичное трактование¹. Однако какова именно сущность термина «мультимодальные перевозки»? Если опираться на основные теоретические положения, то они представляют собой процесс перевозки грузов с использованием в грузовом модуле несколько видов транспорта в соответствии с единым перевозочным тарифом и оператором, что закрепляется в едином транспортном документе. Во многом популярность использования представленного термина основана на ряде причин, в том числе связанных с общей экономичностью данного вида перевозок для многочисленных субъектов.

Относительно интермодальных перевозок, в одном из документов, изданных Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), а именно «О применении правил мультимодальной перевозки», утвержденном 27 июня 2001 г. (UNCTAD/SDTE/TLB/2), закреплено, что понятие «интермодальная перевозка» и «комбинированная перевозка» используются как синонимы. Однако, обращаясь к словарю терминов, используемых в комбинированной перевозке или имеющих отношение к этим перевозкам, изданном Европейской экономической комиссией ООН (United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)), мы видим, что данные понятия не синонимичны, а наоборот, имеют существенные различия.

Интермодальная перевозка понимается как перемещение грузов в одной и той же грузовой единице или транспортном средстве с использованием двух и более видов транспорта без выгрузки самого груза в момент смены вида транспорта. Комбинированная представляется тождественной, но с отличием в том, что перевозка преимущественно осуществляется железнодорожным, внутренним водным транспортом или морским транспортом, а начальная или завершающая стадия перевозки, осуществляемая автомобильным видом транспорта, является максимально непродолжительной в соотношении с предыдущими.

В качестве наглядного примера обратим внимание на законодательство США, которое определяет интермодальные перевозки, как перевозки, в соответствии с которой груз перевозится в контейнере или трейлере более чем одним видом транспорта, независимо от того, оформляется ли один документ по перевозке или несколько документов². Таким образом для интермодальных перевозок допустимо оформление нескольких документов, что отличительно в отношении мультимодальных перевозок.

Российское законодательство, принимая во внимание рассматриваемую теоретическую интерпретацию, использованную международным сообществом, представляет перед нами мультимодальную и интермодальную перевозку как два разных вида. Тем не менее, несмотря на зафиксированное видовое разделение перевозок в российском и международном праве, на текущий момент среди научного сообщества общего подхода к трактовке данных терминов так и не было выработано, что также создает некоторые затруднения в процессе разрешения проблематики исследуемой темы.

Нельзя обойти стороной исторический аспект проблематики терминологии в отечественном законодательстве. Понятие «перевозка грузов в прямом смешанном сообщении» использовалось ещё в дореволюционной российской правовой доктрине, и пояснение данному термину можно найти в трудах Г. Ф. Шершеневича³, который, ссылаясь на ст. 10 Общего устава российских железных дорог 1885 г.⁴, писал, что «сообщение будет прямым смешанным в тех случаях, когда в перевозке наряду с железной дорогой участвуют другие транспортные предприятия». Исходя из данного определения можно сделать следующее заключение: есть термин прямое смешанное сообщение, который подразумевает перевозку одного груза разными видами транспорта.

Однако, в большей степени речь идет о довольно устаревших правовых понятиях, актуальных для прошлого столетия. Это не в последнюю очередь связано с тем, что закон меняется подстать окружающему миру, тем общественным процессам, оказывающим на него непосредственное влияние.

В рамках рассматриваемой темы обратим внимание на положения главы XIV Гражданского кодекса РФ, регулирующей перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, под которой в соответствии с пунктом статьи 104 следует понимать перевозки грузов, осуществляемые посредством взаимодействия внутреннего водного транспорта с железнодорожным транспортом, морским транспортом, воздушным транспортом, автомобильным транспортом⁵.

Отметим, что законодатель в пункте 3 статьи 166 ГК РФ определил, что правила, установленные главой XIV применяются впредь до введения в действие федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Так, здесь видно, что законодатель раскрывает уже знакомое нам

¹ Кодекс США § 70101 /Раздел 49/ Глава 701/ § 70101. Национальная политика в области мультимодальных перевозок. [Электронный ресурс]. URL: https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.56f7a48a-63fa79b2-d63dc468-74722d776562/https/www.law.cornell.edu/uscode/text/49/subtitle-IX/chapter-701 (дата обновления: 24.02.2023).

² 49 Кодекс США § 5901 - Определения | Кодекс США | Закон США | LII / Институт правовой информации. [Электронный ресурс]. URL: https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.571f5bc8-63fa7602-1aef998f-74722d776562/https/www.law.cornell.edu/uscode/text/49/5901 (дата обновления: 24.02.2023).

³ Шершеневич Г. Ф. Учебник торгового права [Текст] / Г. Ф. Шершеневич, вступ. ст. Е. А. Суханова. – М.: Спарк, 1994. – 335 с.

⁴ Сборник железнодорожных узаконений и распоряжений правительства / сост. Н. Л. Брюль. – СПб, 1898. Кн. 1: О перевозках. – 644 с.

⁵ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 01.07.2021, с изм. от 08.07.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022// Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ (дата обращения: 24.02.2023).

понятие «смешанные перевозки» как «комбинированные». Принимая во внимание, что мультимодальные и интермодальные (комбинированные) различаются по своим видовым характеристикам и сущности, сразу можно сделать вывод о наличии терминологических несостыковок.

Анализируя российское законодательство за последнее десятилетие, довольно часто можно встретить выраженные несоответствия и упомянутые несостыковки. К примеру, в федеральном государственном образовательном стандарте высшего образования по специальности 23.05.04 «Эксплуатация железных дорог (уровень специалитета)» можно встретить следующее положение: «технологии интермодальных (мультимодальных) перевозок (ПК-23)»¹, - по контексту можно предположить, что затрагиваемые понятия вовсе приравняются друг к другу. В другом Приказе того же органа интермодальная и мультимодальная перевозки упоминаются через сочинительный союз «и», в следующем контексте: «технологий интермодальных и мультимодальных перевозок (ПК-30)». Следовательно, образуется вполне конкретная терминологическая несостыковка, которую необходимо исправить в общем процессе устранения ошибок отечественной законодательной базы².

В сложившейся практике перевозок, напротив, образовалось четкое разграничение между мультимодальными и интермодальными перевозками. Так, как прописывают экспедиторские компании, их существенное различие состоит в том, что в первом случае заключается одно соглашение между сторонами, а во втором ряд соглашений с фирмами, осуществляющими перевозку. Обращаясь к сайтам этих компаний, мы можем найти образцы договоров транспортной экспедиции. К примеру, на сайте таможенного и логистического оператора OnologSystem, в одном из таких образцов прописано положение, которое начинается следующим образом: «При осуществлении мультимодальной (смешанной) перевозки грузов <...>»³. Следовательно, мы можем сделать вывод, что термины «мультимодальные» и «смешанные» понимаются и используются как синонимы.

Так, приведенный выше пример из практики раскрывает уже знакомое нам понятие «смешанные перевозки» как «комбинированные». А ранее мы анализировали пример, что смешанными перевозками были мультимодальные. Принимая во внимание, что мультимодальные и интермодальные (комбинированные) перевозки являются разными видами перевозок, налицо явные несостыковки.

Как было сказано ранее, законодатель понимает под смешанными комбинированные перевозки, которые, как мы выяснили, относятся к интермодальным перевозкам. В силу того, что интермодальные приравниваются к смешанным и мультимодальные приравниваются к смешанным, продолжая логическую цепочку мы приходим к аналогичности данных понятий, что является противоречием.

В заключении отметим, что единство правовой системы выражается в однообразии. Сегодня мы можем наблюдать наличие многосторонней разрозненности и противоречий, при которых отечественный законодатель пытается проводить регулирование, однако вместо этого осуществляет вполне заметную подмену понятий. Одной из наиболее существенных мер преодоления данной проблемы может стать унификация российского законодательства⁴.

Кроме того, иным наиболее эффективным решением, исходя из логики рассматриваемой проблемы, сложившейся на сегодняшний момент, будет объединение видов мультимодальных и интермодальных перевозок под единым термином «смешанные перевозки», что требует законодательного закрепления в обязательном порядке. Также, целесообразным следует считать необходимость исключения пояснения из общего юридического словаря смешанных перевозок как конкретно мультимодальных. Таким образом, отечественному законодателю будет довольно некорректно раскрывать «в скобках» данные термины как смешанные, ведь это приведет к появлению терминологических противоречий. Возможно, продемонстрированная проблема является одной из причин непринятия до настоящего времени отдельного федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», о котором говорилось выше.

Определение основных понятий любого нормативного акта - необходимое условие для точного и ясного его понимания, толкования, необходимый компонент повышения юридической культуры правотворчества. Особенность нормативных определений, иначе дефиниций состоит в том, что законодатель дает юридическому термину единое верное определение, которое должно включать в себя все существенные для применения соответствующей нормы признаки, т.е. такие, которые носят регулирующий характер и имеют правовое значение.

Пристатейный библиографический список:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022). [Электронный ресурс]. // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ (дата обращения: 24.02.2023).

¹ Приказ Министерства образования и науки РФ от 17.10.2016 № 1289 "Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по специальности 23.05.04 Эксплуатация железных дорог (уровень специалитета)" (Зарегистрировано в Минюсте России 03.11.2016 N 44244)

² Баранова Ю. О. Интермодальные и мультимодальные перевозки грузов: проблемы терминологии // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2012. – №. 6. – С. 85-88.

³ OnologSystem. Типовой договор транспортной экспедиции по организации международной перевозки грузов (редакция от 20.10.2020 г)

⁴ Ларин О. Н. Вопросы унификации нормативно-правовой базы международных перевозок // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. – 2019. – №. 2-2. – С. 356-359.

2. Приказ Министерства образования и науки РФ от 17.10.2016 № 1289 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по специальности 23.05.04 Эксплуатация железных дорог (уровень специалитета)» (Зарегистрировано в Минюсте России 03.11.2016 № 44244). [Электронный ресурс]. // Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71430944/> (дата обращения: 24.02.2023).
3. Кодекс США - The Legal Information Institute / Институт правовой информации. URL: <https://www.law.cornell.edu/> (дата обращения: 24.02.2023).
4. Баранова Ю. О. Интермодальные и мультимодальные перевозки грузов: проблемы терминологии // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2012. – №. 6. – С. 85-88.
5. Ларин О. Н. Особенности терминологии по перевозкам с участием нескольких видов транспорта // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2020. – №. 2. – С. 107-114.
6. Ларин О. Н. Вопросы унификации нормативно-правовой базы международных перевозок // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. – 2019. – №. 2-2. – С. 356-359.
7. Сборник железнодорожных узаконений и распоряжений правительства / сост. Н. Л. Брюль. - СПб, 1898. Кн. 1: О перевозках. - 644 с.
8. Шершеневич Г. Ф. Учебник торгового права [Текст] / Г. Ф. Шершеневич; вступ. ст. Е. А. Суханова. – М.: Фирма «Спарк», 1994. - 335 с.
9. OnologSystem. Типовой договор транспортной экспедиции по организации международной перевозки грузов (редакция от 20.10.2020 г) Режим доступа: URL: www.onlogsystem.com/wp-content/uploads/Dogovor-transportnoj-ekspeditsii.pdf (дата обращения: 20.02.2023).

