



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

***ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ***

Выпуск 4(9) 2020

Научно-практический журнал

Санкт-Петербург

Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

Выходит с 2017 года (издается ежеквартально)

Научно-практический журнал «Океанский Менеджмент» - печатное и электронное 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.

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

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: journal@oceanlaw.ru

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Северо-Западному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ТУ78-01944 от 25.10.2016

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.

Заместитель главного редактора - КОВАЛЬ ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ. Директор Юридического института Севастопольского государственного университета, доктор юридических наук, председатель Совета севастопольского регионального отделения Ассоциации юристов России, Заслуженный юрист Украины, Заслуженный юрист Республики Крым.

Ответственный секретарь - МОРДВИНОВА ТАТЬЯНА БОРИСОВНА, заместитель директора «Агентства Морского права» по научным и образовательным программам.

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

Бразовская Яна Евгеньевна, доцент кафедры Международного и морского права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

Орал Нилюфер, профессор университета Билди (Турция), член Комиссии ООН по международному праву (ILC), сопредседатель Специальной группы по Океанам и прибрежным рифам Комиссии IUCN по защите окружающей среды.

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.

Скуртис Николас, доктор права, директор Эгейского института морского публичного и коммерческого права (Греция).

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

Энкомиенда Альберто (Encomienda A. Alberto), Посол, Исполнительный директор неправительственной организации Balik Balangay (Филиппины).

На обложке - Картина Айвазовского И.К. «Захват пароходом «Россия» турецкого военного транспорта «Мессина» на Чёрном море 13 декабря 1877 года»

© ООО «АМП», 2020

СОДЕРЖАНИЕ

Статьи публикуются в авторской редакции.

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

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

<i>Бирюкова А.О.</i> Защита прав жертв терроризм	4
<i>Бондарь А.А.</i> Роль нюрнбергского процесса в формировании системы международного уголовного права.....	7
<i>Коченова К.И.</i> Нарушение Статьи 10 европейской конвенции по правам человека.....	10
<i>Хмиль И.В.</i> Защита экологических прав в Европейском суде по правам человека.....	13
<i>Чернядьева А.С.</i> Уважение прав человека как один из основополагающих принципов в международно-правовом регулировании спортивного движения.....	17
<i>Чернядьева Н.А.</i> Тенденция становления международно-правовой ответственности преступных сообществ. Уроки Нюрнберга.....	21

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

<i>Абрамова Е.Н., Цветкова Ю.С.</i> Некоторые вопросы правового регулирования взаимных обязательств туриста и туроператора в Арктике.....	27
<i>Бевеликова Н.М.</i> Арктические транспортные перспективы: правовые проблемы.....	30
<i>Зайцева А.И.</i> Правовое регулирование защиты атмосферного воздуха ввиду эксплуатации морского транспорта.....	34

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

<i>Коляда Н.И.</i> Международно-правовая борьба с загрязнением Черного моря.....	37
<i>Нукуева К.М.</i> Правовое регулирование предотвращения загрязнения с судов в акваториях Каспийского моря.....	41

РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

<i>Скрынник А.М.</i> Система учебных заведений по подготовке кадров плавсостава для судов речного, озерного флота и судов типа «река-море» в Российской империи и СССР: краткий историко-правовой аспект.....	44
<i>Тейкин М.С.</i> Северный морской путь как перспективное направление в международных морских перевозках.....	53
<i>Щербинин Н.В.</i> Правовое регулирование перевозок продовольственных грузов.....	55

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО**Бирюкова А. О.***Студентка Крымского филиала**«Российского государственного университета правосудия», г. Симферополь***Научный руководитель:** Н.А. Чернядьева*Д.ю.н, доцент, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин**Крымский филиал ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия», г. Симферополь***ЗАЩИТА ПРАВ ЖЕРТВ ТЕРРОРИЗМА**

Аннотация. В статье рассматриваются существующие международные меры по защите и поддержки прав жертв терроризма. Проведенное исследование показывает необходимость совершенствования международно-правового механизма в области защиты прав жертв терроризма. В качестве решения предлагается создать универсальную, действенную систему мер обеспечения прав жертв терроризма.

Ключевые слова: права человека, жертвы терроризма, Конвенция, универсальная система.

PROTECTION THE RIGHTS OF VICTIMS OF TERRORISM

Abstract. The article deals with the existing international measures to protection and support rights of victims of terrorism. The study shows the need to improve the international legal mechanism for the protection of the rights of victims of terrorism. As a solution, it is proposes to create a universal, effective system of measures to ensure the rights of victims of terrorism.

Keywords: human rights, victims of terrorism, Convention, the universal system.

«Терроризм и преступность враждебны любой религии и любой цивилизации. Оба этих явления не возникли бы, если бы человечество не игнорировало принцип толерантности».

Король Саудовской Аравии Абдалла Ибн Абдель Азиз Аль Сауд (Конгресс диалога религий и цивилизаций. Нью-Йорк. 2008).

Существует достаточно разработанная международно-правовая база о противодействии терроризму, в которую включены, как минимум, 22 универсальных международных соглашения. В систему международно-правовых документов по борьбе с терроризмом входят более 180 государств – участников ООН [1]. Однако вопрос о жертвах терроризма и, соответственно, оказания им помощи, в данных конвенциях практически не освещается [2, с.199].

8 сентября 2006 г. Генеральной Ассамблеей ООН была принята Глобальная контртеррористическая стратегия ООН [3]. Данная стратегия представляет собой авторитетный международно-правовой документ, в котором содержится план действий по борьбе с терроризмом [4]. Одним из основных направлений стратегии является обеспечение всеобщего уважения прав человека и верховенства права в качестве фундаментальной основы для борьбы с терроризмом. Генеральная Ассамблея ООН признала, что действенные меры по борьбе с терроризмом и защита прав человека являются целями, которые не противоречат, а дополняют и взаимно подкрепляют друг друга, подчеркивая при этом необходимость поощрения и защиты прав жертв терроризма [5]. Таким образом, лиц, пострадавших в ходе террористических атак можно признать одной из уязвимых групп в контексте международного права прав человека.

Во исполнение Контртеррористической стратегии в Нью-Йорке 9 сентября 2008 г. состоялся первый всемирный симпозиум по вопросу о защите прав жертв терроризма [6]. Именно он дал импульс, толчок к развитию национальных механизмов обеспечения прав этой категории лиц.

Данное совещание поставило перед собой задачи: понять проблемы реальных людей, ставших жертвами терроризма; образовать форум для обсуждения мер по оказанию им помощи; выработать наиболее действенные методы и привлечь внимание к мерам, которые уже осуществляются в области содействия жертвам терроризма и расширения их прав [7, с.2].

В итоге, симпозиум, выработал направления дальнейшей работы по

совершенствованию правозащитного механизма жертв терроризма:

- необходим диалог между жертвами терроризма, правительствами и неправительственными организациями по поводу того, каким образом оказать наилучшую поддержку жертвам в отношении их юридических прав, а также предоставления медицинской, социально-психологической и финансовой помощи;
- судьба жертв терроризма должна стать известной обществу на государственном и общемировом уровнях это поможет «лучше понимать, что можно и что нужно сделать для оказания поддержки жертвам терроризма, как защитить их достоинство и укрепить солидарность с ними» [8, с.25-26]. По словам Р. Норт, жертвы террористического акта в Великобритании в 2005 г.: *«Жертвам терроризма помогают многие, но у них практически нет возможности высказаться. Очень часто за них никто не несет ответственности»*.

В июле 2020 г. в ООН в ходе Недели борьбы с терроризмом должен был быть проведен первый Глобальный конгресс жертв терроризма, призванный обратить внимание на характер и масштабы проблем, с которыми сталкиваются жертвы^[9]. Однако, скорее всего, конгресс не состоялся из-за пандемии, а потому симпозиум 2008 г. пока остается единственным международным мероприятием, на котором был поставлен вопрос защиты прав жертв терроризма. Таким образом, в международном праве отсутствует универсальная система норм, регулирующих поддержку и помощь жертвам терроризма; в основном обеспечение их прав осталось в компетенции отдельных государств. Рассмотрим примеры положительного национального опыта по этому вопросу.

Во Франции с 2009 г. действует «Французская ассоциация жертв терроризма» (*Association française des Victimes du Terrorisme*), целью которой является оказание помощи жертвам терроризма или их семья [10]. Этой организацией предоставляется три вида миссий:

- Психологические: индивидуальное терапевтическое сопровождение жертв терроризма и групповые программы, основанные на модели арт-терапевтических семинаров и дискуссионных групп.
- Правовые: помощь жертвам по необходимым правовым процедурам.
- Предупреждение: информирование и защита общественного мнения от опасностей радикализации, экстремистской пропаганды и вербовки в ряды террористов с помощью голоса жертв. Также проводятся учебные семинары для государственных служащих, которые могут столкнуться с проблемами радикализации, а также осуществляется мониторинг деятельности Международной федерации ассоциаций жертв терроризма (*Fédération Internationale des Associations de Victimes du Terrorisme*) [11].

Ливанская ассоциация жертв терроризма (*Association Libanaise des Victimes du Terrorisme*) является некоммерческой организацией, цель которой заключается в оказании помощи всем тем, кто пострадал от террористического акта. Она организует семинары для обмена опытом между жертвами [12].

В Великобритании существует Британский Красный Крест (*The British Red Cross*). Данный фонд оказывает незамедлительную финансовую помощь лицам, которые серьезно пострадали или понесли утрату в результате террористических актов. Когда происходит террористический акт, пострадавшие могут испытывать затруднения в получении финансовой помощи от страховых компаний. Тогда фонд, созданный по просьбе правительства, незамедлительно производит выплату 3000 фунтов стерлингов, помогая пострадавшим оправиться от инцидента. Данная субсидия не является компенсацией за перенесенные жертвами страдания. Также существует «Управление по вопросам компенсации ущерба, понесенного в результате преступлений» (*Criminal Injuries Compensation Authority*). Данная организация отвечает за оказание поддержки жертвам терроризма в период после принятия первоначальных оперативных мер реагирования. Сюда относится поддержка в рамках системы уголовного правосудия и работа с исками о компенсации от пострадавших [13].

«Канадская коалиция против террора» (*C-CAT*), основанная жертвами террора в 2004 г., ориентирована на поиск «...новаторских правовых и государственных политических стратегий в борьбе с терроризмом и экстремизмом». Ее основная задача –

выстраивание взаимоотношений между частным и государственным секторами в целях защиты прав жертв терроризма [14]. Целесообразно упомянуть и «Канадский ресурсный центр для жертв преступлений» (*The Canadian Resource Centre for Victims of Crime*) - некоммерческую группу, лоббирующую интересы жертв и выступающую за эффективную реформу системы правосудия [15].

Подведем итог. ООН принимает меры по защите прав жертв терроризма, такие как: деятельность по углублению глобального понимания уязвимого положения жертвы терроризма, поддержка проектов государств по оказанию помощи жертвам терроризма. Однако универсальная система мер правовой защиты жертв терроризма находится пока лишь на стадии становления. Единственный международно-правовой документ, в котором продекларирована правовая защита этих лиц – это Глобальная контртеррористическая стратегия ООН. В государствах большая часть мероприятий по оказанию помощи жертвам терроризма осуществляется негосударственными организациями, которые оказывают не только моральную поддержку, но и материальную.

На основании анализа положительного опыта государств, предлагается создать универсальную систему мер обеспечения прав жертв терроризма, в которой предусмотреть:

— Созыв постоянно действующей конференций, на которых у жертв терроризма будет возможность высказаться и быть выслушанными;

— Предоставление пострадавшим или лицам, которые понесли утрату из-за террористической атаки, финансовой или гуманитарной помощи;

— Создание психологических центров, которые помогали бы жертвам терроризма проходить нелегкий путь восстановления и в дальнейшем возвращения к нормальной жизни.

Пристатейный библиографический список:

1. Multilateral Treaties Deposited with the Secretary-General. Status of Treaties. [Электронный ресурс] URL: <https://treaties.un.org/Pages/ParticipationStatus.aspx>
2. Чернядьева Н. А. Международный терроризм: происхождение, эволюция, актуальные вопросы правового противодействия. Монография. «Проспект». Москва, 2016 г. С. 119
3. Резолюция 60/288 Генеральной Ассамблеи ООН от 08 сентября 2006г. Doc. A/RES/60/288. [Электронный ресурс] URL: <http://www.un.org>
4. Глобальная контртеррористическая стратегия ООН от 8 сентября 2006 г. [Электронный ресурс] URL: <http://www.un.org/russian/terrorism/instruments.shtml>.
5. Резолюция 60/288 Генеральной Ассамблеи ООН от 08 сентября 2006г. Doc. A/RES/60/288. С.11 [Электронный ресурс] URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/60/288>
6. Рекомендуются виды практики в области поддержки жертв терроризма в рамках уголовного правосудия. Организация Объединенных Наций. Нью-Йорк, 2015 г. С.4 [Электронный ресурс] URL: <https://www.unodc.org/documents/terrorism/Publications>
7. Поддержка жертв терроризма. Доклад, посвященный жертвам терроризма во всем мире, на основании Симпозиума. [Электронный ресурс] URL: <https://antiterrortoday.com>
8. Поддержка жертв терроризма. Доклад, посвященный жертвам терроризма во всем мире, на основании Симпозиума. [Электронный ресурс] URL: <https://antiterrortoday.com>
9. Контртеррористическое управление ООН [Электронный ресурс] URL: <https://www.un.org/counterterrorism/ru/conferences-overview>
10. «Association française des Victimes du Terrorisme» Art. 1er (extrait des statuts) [Электронный ресурс] URL: <https://www.afvt.org/mentions-legales/>
11. Fédération Internationale des Associations de Victimes du Terrorisme [Электронный ресурс] URL: <http://www.ifavt.org/>
12. Main dans la main, Association libanaise des victimes du terrorisme [Электронный ресурс] URL: <https://www.avt-l.org/main-dans-la-main>
13. Criminal Injuries Compensation Authority [Электронный ресурс] URL: <https://www.gov.uk/government/organisations/criminal-injuries-compensation-authority>
14. About THE CANADIAN COALITION AGAINST TERROR [Электронный ресурс] URL: <https://c-catcanada.org/about-us/about-c-cat/>
15. The Canadian Resource Centre for Victims of Crime [Электронный ресурс] URL: <https://crcvc.ca/>

Для цитирования: Бирюкова А.О. Защита прав жертв терроризма / Научный руководитель: Н.А. Чернядьева, д.ю.н., профессор // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С. 4-6.

Бондарь А.А.

Студент Крымского филиала

«Российского государственного университета правосудия», г. Симферополь

Научный руководитель: Н.А. Чернядьева

Д.ю.н, доцент, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин

Крымский филиал ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия», г. Симферополь

РОЛЬ НЮРНБЕРГСКОГО ПРОЦЕССА В ФОРМИРОВАНИИ СИСТЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО УГОЛОВНОГО ПРАВА

Аннотация. В статье рассматривается роль Нюрнбергского процесса в формировании системы международного уголовного права. Автор анализирует значение принципов Нюрнбергского Трибунала в формировании модели международного уголовного судопроизводства. Особо акцентируется внимание на развитие концепции индивидуальной уголовной ответственности физических лиц. В статье также рассматривается вопрос кодификации отдельных видов международных уголовных преступлений, которые были впервые четко сформулированы в Уставе Нюрнбергского Трибунала

Ключевые слова: Нюрнбергский процесс, международная уголовная юстиция, международный уголовный трибунал, физические лица, международное уголовное право.

ROLE OF THE NURNBERG PROCESS IN THE FORMATION OF THE SYSTEM OF INTERNATIONAL CRIMINAL LAW

Abstract. The article examines the role of the Nuremberg Trials in the formation of the system of international criminal law. The author analyzes the significance of the principles of the Nuremberg Tribunal in the formation of a model of international criminal justice. Special attention is paid to the development of the concept of individual criminal liability of individuals. The author also discusses on the issue of codification of certain types of international criminal offenses, which were first clearly formulated in the Charter of the Nuremberg Tribunal.

Keywords: Nuremberg Trials, international criminal justice, international criminal tribunal, individuals, international criminal law.

Актуальность работы выражается в том, что Нюрнбергский процесс – сложное по своей структуре правовое явление, которое представляет собой первый в истории опыт осуждения преступлений международного масштаба. Через три месяца после победы над фашистской Германией 1945 г., 8 августа 1945 года правительства СССР, США, Великобритании и Франции заключили соглашение об организации суда над главными военными преступниками.[1] Это решение вызвало одобрительный отклик во всем мире: надо было дать суровый урок авторам и исполнителям людоедских планов мирового господства, массового террора и убийств, зловещих идей расового превосходства, геноцида, чудовищных разрушений, ограбления огромных территорий.[2] В дальнейшем к соглашению официально присоединились еще 19 государств, и Трибунал стал с полным правом стал называться «Судом народов».[3, с. 10]

Основной целью данной научной работы является возможность раскрыть сущность импульса, который дал Нюрнбергский процесс развитию международного права, рассмотреть процесс его реализации, спорные моменты, а также последствия коренным образом изменившие международно-правовую уголовную юстицию.

Научная новизна выражается в том, что на сегодняшний день существуют множество полярных мнений о влиянии Нюрнбергского процесса на современное международное уголовное право. Однако для более четкого восприятия и практического применения указанных знаний необходим определённый перечень указанных концепций, что позволит в дальнейшем создавать новые возможности для реализации положений Нюрнбергского процесса против международных уголовных преступлений, таких как например терроризм. [4, с. 112]

Основными идеями, которые сформировал Нюрнбергский процесс в системе современного международного права являются:

В-первую очередь, данный судебный процесс позволил сформировать и реализовать идею международной уголовной ответственности физических лиц. Здесь уместно упомянуть о специальных положениях, сформулированных Уставом Нюрнбергского Трибунала [5] и закрепленных Комиссией международного права в 1950 г. как «Принципы международного права, признанные Уставом Нюрнбергского

Трибунала и нашедшие выражение в решении этого Трибунала» [6] Кратко их содержание, сводится к следующему:

Уголовная ответственность должна наступать для любого лица, совершившего деяние, криминализованное международным правом, даже если в национальном законодательстве за это деяние не предусмотрено уголовного наказания. Глава государства или какое-либо ответственное лицо правительства не пользуется иммунитетом от уголовной юрисдикции в случае совершения международно-противоправного деяния не освобождается от ответственности по международному праву и тот, кто, имея возможность сделать осознанный выбор тем не менее исполнил преступный приказ. При этом любому человеку, который обвиняется в совершении международно-противоправного деяния, должно быть обеспечено право на справедливое расследование его дела в уголовном суде с надлежащим учетом фактических и юридических обстоятельств. Для наказания таких лиц может применяться механизм отправления как международного, так и национального правосудия.

В ходе своей первой сессии Генеральная Ассамблея ООН единогласно постановила, что вышеупомянутые принципы являются неотъемлемой частью международного права.[7] Это не только способствовало становлению института международной уголовной ответственности физических лиц, но и во многом определило развитие новых отраслей международного права, международного гуманитарного права, международного права человека (далее МГП) и др. [8, с.15]

Во многом благодаря этому в международно-правовой теории и уголовной судебной практике (международной и национальной) сложилось твердое убеждение об индивидуальной уголовной ответственности физических лиц за преступления против мира и безопасности человечества, непосредственно связанной с преступной деятельностью государства. Иначе говоря, ответственность физических лиц, в отличие от ответственности государств, не является по сути своей международно-правовой. [9, с. 202]. В сфере международного права могут находиться лишь основания уголовной ответственности физических лиц.

Во-вторых, Нюрнбергский Трибунал впервые классифицировал и дал правовую характеристику таким преступлениям, как геноцид и агрессивная война. [10, 11]

Также следует упомянуть, что Устав Международного военного трибунала четко сформулировал три категории преступлений: преступления против мира, против человечности и военные преступления, которые в обязательном порядке подлежат судебному преследованию. Если военные преступления, которые раскрывают сущность нарушения законов и обычаев ведения войны, были определены, прежде всего, Гаагскими конвенциями [12, р.266] и декларациями конца 19 начала 20 вв., то преступления против мира и человечности, идеи которых появились до Второй Мировой войны, впервые были закреплены в Уставе Международного военного трибунала.

В-третьих, впервые к уголовной ответственности были привлечены высшие должностные лица государства. Оказавшимся на скамье подсудимых высшим руководителям фашистской Германии, согласно выдвинутым против них обвинений, грозило суровое наказание за подготовку, развязывание в нарушение международных договоров, и ведение агрессивных войн, что в совокупности составляло преступление против мира. Им предстояло также ответить перед трибуналом за участие в создании и осуществлении общего плана или заговора для совершения всех этих и других преступлений. Международный военный трибунал в Нюрнберге стал первым в истории эффективным опытом осуждения лиц, виновных в совершении беспрецедентных по своей жестокости преступлений, масштабы которых вышли далеко за пределы одного отдельно взятого государства. [13, с.15]

В-четвертых, указанный процесс привел к международной интеграции и сотрудничеству в борьбе с международными преступлениями. Именно для наказания лиц, совершившие аналогичные преступления, были созданы Международные трибуналы по бывшей Югославии и Руанде. [14, р.307; 15, р.26] Иначе говоря, создана определенная система международно-уголовной юстиции и сотрудничества в этой сфере.

Однако отношение к этому учреждению международной уголовной юстиции до сих пор остается не однозначным.

Критики Нюрнбергского процесса убеждены, что произошедшее в Нюрнберге не что иное, как утверждение права победителя чинить суд над побежденными, пример проявления юридического произвола.[16, с.113]. Об этом юрисдикции международный военный трибунал (далее МВТ) еще в ходе его работы были направлены попытки стороны защиты доказать, что Трибунал представлял собой суд *ex post facto* (с обратной силой), отправлявший правосудие в нарушение принципа *nullum crimen, nulla poena, sine lege* (нет преступления, нет наказания, если на момент преступления оно не было квалифицировано законом).[17]

С этим нельзя согласиться. В современных условиях при наличии глобальных проблем, связанных с борьбой против терроризма и экстремизма, также идей «международного пацифизма» - отсутствие вооруженных конфликтов, Нюрнбергский процесс сыграл важную роль. По праву можно сказать, что с него началась эпоха международного права, в частности, его уголовно-правового компонента, оказавшего решающее воздействие на все сферы международной законности и государственно-правовой жизни.

Конечно, было бы преувеличением воспринимать свершившееся 75 лет назад в Нюрнберге в качестве раз и навсегда установленного эталона правосудия. Критики забывают, что речь идет о первом международном судебном процессе, поэтому нельзя согласиться с утверждениями тех, кто ставит под сомнение саму легитимность Нюрнбергского процесса, его решения и приговор.

Нюрнбергский процесс в некотором значении сформировал традиции международно-уголовной юстиции, позволил развиваться таким правовым институтам, как институт международного уголовного преследования, уголовной регистрации и идентификации правонарушителей. Положения Нюрнбергского Трибунала позволили сформировать и реализовать концепции, связанные с международным уголовно – процессуальным правом, в частности по вопросам организации международного уголовного судопроизводства и сотрудничеству государств по вопросам, связанным с досудебной стадией судопроизводства в частности: сбор улик, идентификация личности преступника и.т.д.

Пристатейный библиографический список:

1. Соглашение между Правительствами Союза Советских Социалистических Республик, Соединенных Штатов Америки и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Временным Правительством Французской Республики о судебном преследовании и наказании главных военных преступников европейских стран оси 8 августа 1945 года. // Действующее международное право" в 3 т. М.: МНИМП, т.3, 1996.
2. Ehret M. The Nuremberg Tribunal: 75 Years Later and Still the Basis for Humanity's Survival. November 29, 2020 [Электронный ресурс] URL: <https://www.strategic-culture.org/news/2020/11/29/nuremberg-tribunal-75-years-later-and-still-basis-for-humanity-survival/> (Дата обращения 19.12.2020)
3. Декларация об ответственности гитлеровцев за совершаемые зверства. // Нюрнбергский Процесс. Сборник материалов. Том 1. М., Юридическая литература. 1954.
4. Чернядьева Н.А. Значение Нюрнбергских принципов в становлении системы международной юрисдикции против терроризма //Российский ежегодник международного права. 2015. – Санкт-Петербург, «Россия – Нева». – 2016. – С. 103-119.
5. Приговор Международного Военного Трибунала// Нюрнбергский Процесс. Сборник материалов. Том 2. М., Юридическая литература. 1954.
6. Принципы международного права, признанные статутom Нюрнбергского трибунала и нашедшие выражение в решении этого Трибунала [Электронный ресурс] URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/principles.shtml (Дата обращения 19.12.2020)
7. Резолюция СБ ООН 1 (1946) от 11 декабря 1948 г. Doc. A/RES/95 (I) [Электронный ресурс] URL: [http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=S/RES/43\(1946\)](http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=S/RES/43(1946)) (Дата обращения 19.12.2020)
8. Нечевин Д.К. Нюрнбергский процесс и его уроки // Евразийский юридический журнал. 2011. №7(38). С. 13-20.
9. Валеев Р.М., Сафиуллина И.П. Нюрнбергские принципы и их влияние на развитие современного международного права // Московский журнал международного права. 2006. № 3. С. 185-200.
10. Конвенция о предупреждении преступления геноцида и наказании за него от 9 декабря 1948 года Ведомости Верховного Совета СССР. 1954. № 12. Ст. 244
11. Зал № 600. Международный трибунал отменил срок давности за преступления фашизма / URL: <https://rg.ru/2010/11/22/process.html>. (Дата обращения 19.12.2020)
12. The Law of Armed Conflict: Constraints on the Contemporary Use of Military Force. Howard M. Hensel. Ashgate Publishing, Ltd., 2007. 280 p.

13. Нечевин Д.К. Нюрнбергский процесс и его уроки // Евразийский юридический журнал. 2011. №7(38). С. 13-20. Oppenheim L. International Law. Vol. 1. L., 1947. 1038 p.
14. Woltzel R. The Nuremberg Trials in International Law. L., 1962. 290 p.
15. Абашидзе А.Х. Современное международное право об ответственности юридических лиц за правонарушения // Современное право. - М.: Новый Индекс. 2013. № 8. С. 110-115.
16. Протокол Международного Военного Трибунала// Нюрнбергский Процесс. Сборник материалов. Том 2. М., Юридическая литература. 1954.

Для цитирования: Бондарь А.А. Роль нюрнбергского процесса в формировании системы международного уголовного права / Научный руководитель: Н.А. Чернядьева, д.ю.н., профессор // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С. 7-9.

Коченова К.И.

Студентка ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Научный руководитель: Цветкова Ю.С.

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

НАРУШЕНИЕ СТАТЬИ 10 ЕВРОПЕЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРАВАМ ЧЕЛОВЕКА

Аннотация. В данной статье автор пытается на примере одного громкого прецедента разобраться с проблемой нарушения статьи 10 ЕКПЧ (Европейской конвенции по правам человека) в Российской Федерации, при этом обращаясь к международной практике, и детально рассматривает составляющие части термина «выражения мнения».

Ключевые слова: ЕСПЧ (Европейский суд по правам человека), свобода выражения мнения, ЕКПЧ (Европейская конвенция по правам человека), судебный прецедент, российская и зарубежная практика.

VIOLATION OF ARTICLE 10 OF THE EUROPEAN CONVENTION ON HUMAN RIGHTS

Abstract. In this article the author tries to establish the main problem of breaking the 10th part of the low article (ECHR) using the example of the one public precedent in the Russian Federation . Moreover, the author researches the term «expressing opinion» in detail refering to an international practice.

Keywords: ECHR (European Court of Human Rights), freedom of expression, ECHR (European Convention on Human Rights), judicial precedent, Russian and foreign practice.

24 марта 2020 года ЕСПЧ (Европейский суд по правам человека) вынес решение по делу журналиста Николая Степановича Андрущенко, которого в 2009 году обвинили в экстремизме (статья 282 УК РФ), клевете (статья 129 УК РФ), воспрепятствовании правосудию (статья 294 УК РФ), клевете в отношении судей и присяжных (статья 298 УК РФ, эта статья уже утратила силу), а также в оскорблении представителя власти (статья 319 УК РФ) из-за публикаций нескольких статей в газете «Новый Петербург». В одной из них он раскритиковал судебное разбирательство по делу об убийстве студента из Конго Роланда Эпассака 2005 года.

Обвинение журналиста сначала квалифицировалось по ч.2 статьи 280 УК РФ. (Публичные призывы к осуществлению экстремистской деятельности), затем при вынесении приговора 22 июня 2009 г. Дзержинский районный суд Петербурга руководствовался статьей 282 УК РФ (Возбуждение ненависти либо вражды, а равно унижение человеческого достоинства) в отношении сотрудников правоохранительных органов, опираясь на статью «Кровавая суббота 3 марта 2007 года».

Это не отменяет того факта, что пожилого журналиста держали в Изоляторе временного содержания ГУВД Петербурга и Ленобласти, где заметно ухудшились показатели его здоровья. Он не раз жаловался на плохое содержание в виде пытки холодом, которая длилась трое суток. По словам заявителя, ему были нанесены телесные повреждения сотрудником изолятора, но его жалобы российским судом так и не были рассмотрены.

Суд вину журналиста в публичных оскорблениях сотрудников прокуратуры и разжигании социальной розни. Обвинения в клевете и воспрепятствованию правосудия

были сняты. Н.С. Андрущенко оштрафовали на 20 тыс. рублей и за истечением срока давности и освободили от года лишения свободы условно и уплаты штрафа.

Н.С. Андрущенко подал жалобу в ЕСПЧ (Европейский суд по правам человека), в которой указал, что Российская Федерация нарушила ст.3 (Запрещение пыток), ст. 5 (Право на личную свободу и неприкосновенность), ст.10 (Свобода выражения мнения) и ст.13 (Право на эффективное средство правовой защиты) ЕКПЧ (Европейской конвенции по правам человека).

В Страсбургский суд пришло возражение против рассмотрения жалоб журналиста Николая Андрущенко. Власти посчитали, что дело не имеет никакого отношения к общественности, а носит исключительно личный характер. Представители Николая Андрущенко настаивали на продолжении рассмотрения дела, дабы государству не избежать ответственности за нарушение ЕКПЧ (Европейской конвенции по правам человека).

ЕСПЧ (Европейский суд по правам человека) признал, что Российская Федерация нарушила ст. 10 ЕКПЧ (Европейской конвенции по правам человека). Страсбургский суд частично удовлетворил нарушение ст.3 и ст.13 (касательно условий содержания в ИВС заявителя) и ст.5 (необоснованное содержание под стражей).

В данном случае Российская Федерация нарушила статью 10 (Свобода выражения мнения) Конвенции по правам человека.

Для начала стоит обратить внимание на трактовку ЕСПЧ (Европейским судом по правам человека) термина «выражения мнения». В это понятие входит не только устное или письменное выражение мнения. Сюда включаются и визуальные образы, и музыка, и поведение, и современные коммуникативные технологии, живопись, кино, радио и телевизионные передачи, листовки, распространение газет¹.

Каждое дело имеет свою индивидуальность и особенность, и при детальном изучении можно отметить, что власти стран не позиционируют некоторые элементы данного термина, к делам, касающимся свободы выражения мнений. Например, Правительство Германии не считает, что печатную коммерческую информацию можно отнести к «выражению мнения» или несколько жалоб из Великобритании вынуждают задуматься о том, является ли определенное поведение своего рода «выражением мнения»².

В Швейцарии решение по делу «Информационсферайн Лентиа» (informationsverein lentia) и другие против Австрии» от 24 ноября 1993 стало одним из первых, в котором понятие «свобода выражения мнения» стало распространяться на коммуникационные технологии³.

Рассматривая практику ЕСПЧ (Европейского суда по правам человека), можно увидеть, что большинство жалоб поступает от российских граждан, которые, по их мнению, не могут в полной мере выражать своё видение на ту или иную ситуацию. Российские суды не анализируют высказывание по его природе, по формулировке и контексту. Они выносят обвинительный приговор, который в дальнейшем рассматривается международным судебным органом. В большинстве случаев он встаёт на сторону пострадавшего.

Дело Н.С. Андрущенко не единственный случай, когда было зафиксировано нарушение по статье 10 ЕКПЧ (Европейской конвенции по правам человека). В архивах международного судебного органа можно найти достаточное количество прецедентов с данной проблематикой:

1. Дело №11751/03 «Романенко и другие против Российской Федерации»
2. Дело № 52273/07 «Стомахин против России»;
3. Дело № 1413/08 «Ибрагим Ибрагимов и др. против Российской Федерации»;
4. Дело №51165/08 «Милинов против России»;
5. Дело № 10692/09 «Савва Терентьева против России»;
6. Дело №15449/09 «Маргулев против Российской Федерации»;

¹ РАПСИ (Российское агентство правовой и судебной информации) URL: http://rapsinews.ru/international_publication/20100823/250588891.html

² Рихтер А. Г. Международные стандарты и зарубежная практика регулирования журналистики: учебное пособие. Издание ЮНЕСКО. - М.: 2011. – С. 155.

³ Судебное решение «Информационсферайн Лентиа» (Informationsverein Lentia) и другие против Австрии» от 24 ноября 1993 года. URL: <http://www.echr.ru/documents/doc/2461478/2461478.htm>

7. Дело № 36801/09 «Капустин против Российской Федерации»;
8. Дело №48741/11 «Бычков против России»;
9. Дело № 38004/12 «Мария Алехина и другие против России»;
10. Дело № 17221/13 «Федченков против России»;
11. Дело №№ 48310/16 и 59663/17 «Каблис против России»;
12. Дело № 5497/18 «Игорь Александрович Галкин против России».

В международной судебной практике зафиксировано достаточно случаев зарубежных прецедентов, напрямую касающихся нарушения статьи 10 ЕКПЧ (Европейской конвенции по правам человека), некоторые из них уже имеют устаревший статус, такие как:

- 1) Барфод против Дании, 22.02.89, А 149
 - обвинительный приговор журналисту за диффамацию двух непрофессиональных судей.
 - 2) Вебер против Швейцарии, 22.05.90, А 177
 - обвинительный приговор журналисту за нарушение тайны следствия.
 - 3) Обсервер и Гардиан против Соединенного Королевства, 21.03.91, А 216
 - временный судебный запрет периодическим изданиям на публикацию информации о содержании книги.
 - 4) «Санди Таймс» против Соединенного Королевства, 06.11.80, А 217
 - временный судебный запрет периодическим изданиям на публикацию информации о содержании книги.
 - 5) Прагер и Обершлик против Австрии, 26.04.95, А 313
 - обвинительный приговор журналисту и редактору за диффамацию судьи.
 - 6) Де Хаэс и Гийселс против Бельгии, 24.02.97, сб. 1997-I,
 - 7) Ворм против Австрии, 29.08.97, сб. 1997-V
 - обвинительный приговор журналисту, оказывавшему неподобающее влияние на ход уголовного судопроизводства по делу бывшего министра.
 - 8) Шопфер против Швейцарии, 20.05.98, сб. 1998
 - обвинительный приговор адвокату за критику префекторальных властей¹
- а некоторые относительно недавно:
- 9) Постановление Европейского суда по делу «Falzon против Мальты» (жалоба № 45791/13) от 20 марта 2018 года;
 - 10) Постановление Европейского суда по делу «Nix против Германии» (жалоба № 35285/16) от 5 апреля 2018 года;
 - 11) Постановление Европейского Суда по делу «Хадижа Измайлова против Азербайджана» (жалоба № 65286/13) от 10.01.2019 года;
 - 12) Постановление Европейского Суда по делу «Mart и другие против Турции» (жалоба № 57031/10) от 19.03.2019 года.

Важно понимать, что очень многое зависит от конкретных обстоятельств и мировоззрения судей, которые рассматривают дело, а при рассмотрении положения в каждом новом деле Европейский Суд сочетает в себе креативный подход (как, например, в делах о праве граждан на запрос общественно значимой информации, имеющейся в распоряжении государства) с ограничительным подходом (как, например, в делах о свободе художественного творчества или защите частной жизни политиков)².

Анализируя прецедент с журналистом Н. С. Андрущенко, рассматривая трактовку термина «выражения мнения», изучая российские и зарубежные дела, связанные с нарушением статьи 10 ЕКПЧ, можно прийти к следующим вариантам решения данного вопроса:

1. Понятие «выражения мнения» необходимо усовершенствовать, с помощью разъяснения элементов данного термина, которые вызывают вопросы у большинства стран. Например, относится ли печатная коммерческая информация к «выражению мнения» или является ли определенное поведение выражением мнения.

¹ «Судебная практика Европейского суда по правам человека по статье 10 ЕКПЧ (Европейской конвенции по правам человека)», URL: <http://os.x-pdf.ru/20raznoe/682717-1-sudebnaya-praktika-evropeyskogo-suda-pravam-cheloveka-state-evro.php>

² Соболева А.К. // Вестник РУДН. Серия: Юридические науки. 2017. Т. 21. № 2. 235–262

2. Провести реформирование статьи 10 ЕКПЧ (Европейской конвенции по правам человека), добавив к статье Примечание, в котором будут прописаны новые концепции и подходы для расширения привычного толкования статьи.

3. Судебная система в любом государстве должна тщательно проводить рассмотрение и анализ прецедентов, касающихся свободы выражения мнения, и учитывать индивидуальность и специфику каждого из них.

Итак, прецедент с журналистом Н.С. Андрущенко, дела, связанные с нарушением свободы слова в российской и зарубежной практике, решения Европейского суда по данным вопросам представляются нам большой структурой, в которой каждая часть должна взаимодействовать друг с другом на международном и национальном законодательном уровне, и тогда эта проблема, возможно, полностью исчерпает себя.

Пристатейный библиографический список:

1. РАПСИ (Российское агентство правовой и судебной информации) URL: http://rapsinews.ru/international_publication/20100823/250588891.html
2. Рихтер А. Г. Международные стандарты и зарубежная практика регулирования журналистики: учебное пособие. Издание ЮНЕСКО. - М.: 2011. – С. 155;
3. Соболева А.К. Вестник РУДН. Серия: Юридические науки. 2017. Т. 21. № 2. – С.235–262;
4. Судебная практика Европейского суда по правам человека по статье 10 ЕКПЧ (Европейской конвенции по правам человека). URL: <http://os.x-pdf.ru/20raznoe/682717-1-sudebnaya-praktika-evropeyskogo-suda-pravam-cheloveka-state-evro.php> ;
5. Судебное решение ««Информационсферайн Лентиа»(Informationsverein Lentia) и другие против Австрии» от 24 ноября 1993 года. URL: <http://www.echr.ru/documents/doc/2461478/2461478.htm>

Для цитирования: Коченова К.И. Нарушение статьи 10 Европейской конвенции по правам человека / Научный руководитель: Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С.10-13.

Хмиль И.В.

студентка Крымского филиала

«Российского государственного университета правосудия», г. Симферополь

Научный руководитель: Н.А. Чернядьева

Д.ю.н, доцент, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин

Крымский филиал ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия», г. Симферополь

ЗАЩИТА ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПРАВ В ЕВРОПЕЙСКОМ СУДЕ ПО ПРАВАМ ЧЕЛОВЕКА

Аннотация. В статье рассматривается механизм защиты экологических прав в ЕСПЧ. Проведенное исследование показывает необходимость совершенствования страсбургского механизма их защиты. В качестве решения предлагается принятие дополнительного протокола к Конвенции, непосредственно закрепляющего механизм защиты экологических прав.

Ключевые слова: экологические права, ЕСПЧ, Конвенция, дополнительный Протокол.

PROTECTION OF ENVIRONMENTAL RIGHTS IN THE EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS

Abstract. The article deals with the mechanism of environmental rights protection in the ECHR. The study shows the need to improve the Strasbourg mechanism for their protection. As a solution, it is proposed to adopt an additional Protocol to the Convention that directly establishes the mechanism for protecting environmental rights.

Keywords: environmental rights, ECHR, Convention, additional Protocol.

Актуальность темы исследования обусловлена озабоченностью всего мирового сообщества значительными проблемами состояния окружающей среды и защиты экологических прав. Осознанием глобальности, сложности, остроты и многосторонности экологических проблем вызвали необходимость рассмотрения в международном праве вопросов защиты окружающей среды в неразрывной связи с правами человека. Европейский суд по правам человека (далее — ЕСПЧ) является одним из наиболее эффективных механизмов защиты прав человека. В настоящее время ЕСПЧ осуществляет

защиту и экологических прав. Однако существующий механизм защиты экологических прав в ЕСПЧ нуждается в совершенствовании.

Европейская конвенция о защите прав человека и основных свобод (далее — ЕКЧП) прямо не предусматривает защиты экологических прав, но ЕСПЧ отмечает, что некоторые права, гарантируемые ЕКЧП могут быть нарушены существованием вредной окружающей среды и экологических рисков, что обуславливает косвенную защиту в рамках иных конвенционных прав и развитие прецедентного права в вопросах окружающей среды [1]. Вместе с тем, ЕСПЧ отмечает, что в настоящее время нет достаточной судебной практики, чтобы иметь возможность составить какие-либо четкие принципы защиты прав, обусловленных состоянием окружающей среды на европейском уровне [2, р.8].

Основными используемыми материальными статьями при рассмотрении «экологических дел» в ЕСПЧ стали ст. 8 и ст. 2 ЕКЧП, дополнительными - ст.6, 13, ст.1 Протокола №1. Однако ЕСПЧ на данном этапе недостаточно полно защищает экологические права. Рассмотрим подробнее данный аспект применительно к механизму защиты экологических прав посредством ст.2 ЕКЧП.

В нынешних условиях ст. 2 ЕКЧП включает в себя экологический аспект - право на предотвращение экологического вреда, угрожающего жизни и здоровью человека. Как указал ЕСПЧ ст. 2 применяется в делах, когда определенные действия, подвергающие опасности окружающую среду, настолько критичны, что ставят под угрозу и жизнь человека [3, с.209;4]. ЕСПЧ в контексте ст. 2, рассматривал вопросы защиты окружающей среды, связанные с опасной промышленной деятельностью (*Case of Mucibabic v. Serbia, 2016*) [5], воздействием радиации, промышленных выбросов (*Case of Vilnes and others v. Norway, 2013*) [6], природных катастроф и их воздействие на здоровье и жизнь людей (*Case of Tatar v. Romania, 2009*) [7; 8, с.25].

В контексте ст.2 ЕКЧП, можно выделить следующие позитивные обязанности государства в аспекте обеспечения надлежащей окружающей среды:

- принятие практических мер по предотвращению негативных последствий от опасных видов деятельности, влияющих на состояние окружающей среды (*Case of Oneryildiz v. Turkey, 2004*). [9] При оценке эффективности практических мер учитываются надлежащее внимание властей и их правомерность [10],

- обеспечение информацией населения об экологических рисках (*Case of Budayeva and others v. Russia, 2008*) [11],

- принятие оперативных мер по предотвращению и ликвидации последствий техногенных, экологических катастроф (*Case of Kolyadenko and others v. Russia, 2012*) [12]. Государство считается не выполнившим эту обязанность если, вследствие экологического бедствия или техногенной катастрофы зафиксированы смерть людей или серьезный риск жизни.

На дело *Kolyadenko and others v. Russia, 2012* стоит особо обратить внимание, так как его исполнение послужило внесению изменений в государственное регулирование экологических вопросов в РФ, и привело к реформированию системы контролирующих органов. Комитет министров в 2019 году признал его исполнение Российской Федерацией [13]. В связи с рассмотрением этого дела и вынесением ЕСПЧ постановления в РФ был принят ряд нормативных актов [14;15;16;17;18;19;20;21] и организационных мер для предотвращения подобных нарушений в дальнейшем [22]. Таким образом, данные меры привели к повышению уровня защиты экологических прав, что показывает важность для РФ совершенствования механизма защиты экологических прав в ЕСПЧ, так как он может повлиять на внутригосударственное экологическое регулирование путем исполнения общих мер по устранению нарушений, установленных ЕСПЧ и предотвращению их возникновения в будущем.

ЕСПЧ, рассматривая «экологические дела» указывал и на наличие процессуальных обязанностей государств, а именно принятие мер по тщательному расследованию всех обстоятельств и привлечение виновных к ответственности. Немаловажным является тот факт, что в указанных «экологических делах» государство было информировано заранее о необходимости принятия мер по защите территории и населения от факторов неблагоприятной окружающей среды. То обстоятельство, что государство знало и не предприняло мер послужило основанием ответственности.

Таким образом, для защиты права на жизнь в ЕЧПЧ в аспекте благоприятной окружающей среды необходимы следующие условия:

1. государство знало об экологической угрозе;
2. государство не исполнило позитивных обязанностей по защите жизни от экологических рисков и (или) процессуальных обязанностей.

Проведенный анализ прецедентов позволил определить какие аспекты экологических прав ЕСПЧ защищает в рамках ст.2 ЕКПЧ. Стоит отметить, что, ЕСПЧ защищает не все экологические права. К защищаемым аспектам относятся:

- иные экологические права («права-гарантии»): право на экологическую информацию; право на прекращение экологически вредной деятельности; право на возмещение экологического вреда (в этом контексте ЕСПЧ относит право на осуществление тщательного расследования последствий неблагоприятной окружающей среды и правовую защиту, а также выплату компенсации за причинение ущерба жилищу с помощью ст.1 Протокола №1) [9];

- иные права, смежные с экологическими: право на жизнь, право на охрану здоровья. Следует отметить, что соблюдение государством именно этих прав становятся предметом судебного разбирательства в ЕСПЧ. Права вышеназванной категории рассматриваются в качестве обстоятельств, послуживших нарушением конвенционного права на жизнь.

Следовательно, ЕСПЧ не осуществляет защиту самого права на благоприятную окружающую среду и ряд других смежных прав, таких как право общего природопользования, право на труд в условиях, отвечающим экологической безопасности и др. В этой связи представляется верным вывод Н.А. Соколовой о том, что ЕСПЧ не придерживается специального подхода к защите экологических прав [23, с.30-31]. Действительно, статьи ЕКЧП и протоколов к ней непосредственно не регулируют права человека, требуя обеспечить защиту собственно окружающей среды. ЕСПЧ указывает на необходимость соблюдения государствами экологического национального природоохранного законодательства, но в рассмотренных делах предпочитает воздерживаться от его специальной оценки и не исследует того регулирования государства, которое осуществляется непосредственно в части отношений обеспечения надлежащего состояния окружающей среды. ЕСПЧ проверяет соблюдение конвенционных прав и лишь косвенно подтверждает необходимость благоприятного состояния окружающей среды и принятия практических мер по предотвращению негативных последствий от ее ненадлежащего состояния, если это нарушает конвенционные права.

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

1. ЕКПЧ не содержит положений о благоприятной окружающей среде. Тем не менее ЕСЧП косвенно защищает экологические права с помощью конвенционных прав (ст.2, 8, 6, 13, ст.1 Протокола №1 ЕКЧП).

2. Обзор «экологических дел» показывает, что ЕСПЧ осуществляет основную защиту прав, смежных с экологическими, а именно право на жизнь, право здоровье. Иные экологические права (право на экологическую информацию, право на прекращение экологически вредной деятельности, право на возмещение экологического вреда) подлежат косвенной защите, так как их нарушение послужило нарушением конвенционного права на жизнь. ЕСПЧ не осуществляет защиту самого права на благоприятную окружающую среду и ряд других экологических прав. Рассматривая «экологические дела» ЕСЧП не исследует национальное экологическое регулирование, а устанавливает нарушение *конвенционных прав* в том случае, если государство не предприняло практических мер по предотвращению негативных последствий от ненадлежащего состояния окружающей среды.

3. На основании вышеизложенного можно сказать, что для совершенствования практики ЕСПЧ по «экологическим делам» необходимо принятие отдельного Протокола к ЕКЧП, который был сформировал систему экологических прав, подлежащих защите, четкие обязательства государств в вопросах состояния окружающей среды и условия ответственности государств. Протокол свидетельствовал бы о новом уровне развития СЕ как в области защиты окружающей среды, так и в сфере обеспечения прав человека. Кроме того, так как в РФ ЕКПЧ признается частью национальной правовой системы,

принятый Протокол, будет способствовать усовершенствованию российского экологического регулирования.

Пристатейный библиографический список:

1. Environment and the European Convention on Human Rights. - Strasbourg. - March 2020. [Электронный ресурс] URL: https://www.echr.coe.int/Documents/FS_Environment_ENG.pdf
2. Manual on Human rights and the environment. Council of Europe, 2006, 2012. - 195 p.
3. Защита экологических прав человека : учеб. пособие / А.М. Солнцев. - М. : РУДН, 2012. - 334 с.
4. Case of Brincat and others v. Malta (Applications nos. 6090/11, 62110/11, 62129/11, 62312/11 and 62338/11). Judgment Strasbourg 24 July 2014 // [Электронный ресурс] URL: <http://hudoc.echr.coe.int/rus?i=001-145790>
5. Case of Mucibabic v. Serbia (Application no. 34661/07) Judgment Strasbourg 12 July 2016 // [Электронный ресурс] URL: <http://hudoc.echr.coe.int/rus?i=001-164669>
6. Case of Vilnes and others v. Norway (Applications nos. 52806/09 and 22703/10). Judgment Strasbourg 5 December 2013 // [Электронный ресурс] URL: <http://hudoc.echr.coe.int/rus?i=001-138597>
7. Case of Tatar v. Romania (Application no. 67021/01). Judgment Strasbourg. 27 January 2009. // [Электронный ресурс] URL: <http://hudoc.echr.coe.int/rus?i=001-90909>
8. Кравчук Н.В. «Экологические дела» в практике Европейского Суда по правам человека (Обзор). // Бюллетень Европейского Суда. - 2017. - №5. - С. 24-30.
9. Case of Oneryildiz v. Turkey (Application no. 48939/99). Judgment Strasbourg. 30 November 2004. // [Электронный ресурс] URL: <https://hudoc.echr.coe.int/rus#%7B%22itemid%22%3A%22001-67614%22%7D>
10. Руководство Европейского Суда по правам человека по прецедентному праву по статье 2 Конвенции о защите прав человека и основных свобод (Право на жизнь). // [Электронный ресурс] URL: https://www.echr.coe.int/Documents/Guide_Art_2_RUS.pdf
11. Case of Budayeva and others v. Russia. (Application nos. 15339/02, 21166/02, 20058/02, 11673/02 and 15343/02). Judgment. Strasbourg. 20 March 2008. // [Электронный ресурс] URL: <https://hudoc.echr.coe.int/rus#%7B%22appid%22%3A%2215339%22%2C%22documentcollectionid%22%3A%22GRANDCHAMBER%22%2C%22CHAMBER%22%2C%22itemid%22%3A%22001-85436%22%7D>
12. Case of Kolyadenko and others v. Russia. (Applications nos. 17423/05, 20534/05, 20678/05, 23263/05, 24283/05 and 35673/05). Judgment. Strasbourg 28 February 2012. // [Электронный ресурс] URL: <http://hudoc.echr.coe.int/rus?i=001-109283>
13. Department for the execution of judgments of the European Court of Human Rights. Country Factsheet. Russian Federation. // [Электронный ресурс] URL: <https://rm.coe.int/russian-factsheet/1680764748>
14. Водный кодекс Российской Федерации от 3 июня 2006 г. №74-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 5 июня 2006 г., №23, ст. 2381.
15. Приказ Минприроды Российской Федерации от 24.08.2010 №330 «Об утверждении типовых правил использования водохранилищ». // Российская газета, 29.10.2010, №219.
16. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 г. №197-р «Об утверждении перечня водохранилищ, в отношении которых разработка правил использования водохранилищ осуществляется для каждого водохранилища». // Собрание законодательства Российской Федерации от 23 февраля 2009 г., №8, ст. 1032.
17. Федеральный закон от 21 декабря 1994 г. №68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера». // Собрании законодательства Российской Федерации от 26 декабря 1994 г., №35, ст. 3648.
18. Постановление Правительства РФ от 30 декабря 2003 г. №794 «О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций». // Собрание законодательства Российской Федерации от 12 января 2004 г., №2, ст. 121.
19. Федеральный закон от 1 апреля 2012 г. №23-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера». // Собрание законодательства Российской Федерации от 2 апреля 2012 г., №14, ст. 1549.
20. Указ Президента РФ от 13 ноября 2012 г. №1522 «О создании комплексной системы экстренного оповещения населения об угрозе возникновения или о возникновении чрезвычайных ситуаций». // Собрание законодательства Российской Федерации от 19 ноября 2012 г., №47, ст. 6454.
21. Концепция создания комплексной системы информирования и оповещения населения при угрозе и возникновении чрезвычайных ситуаций. // Принята протоколом заседания Правительственной комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности от 18 июня 2013 г. №4). // Текст концепции официально опубликован не был. СПС «Гарант».
22. План действий «Об исполнении решения Европейского суда по правам человека Прав по заявке 17423/05, 20534/05, 20678/05, 23263/05, 24283/05, 35673/05 Коляденко и другие против России (поставлено 28 февраля 2012 г., окончательное решение - 9 июля 2012)». // [Электронный ресурс] URL: <https://rm.coe.int/090000168063d13b>
23. Соколова Н.А. Международно-правовые аспекты управления в сфере охраны окружающей среды: автореф. дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.10 / Соколова Наталья Александровна. - М., - 2010. - 39 с.

Для цитирования: Хмиль И.В. Защита экологических прав в европейском суде по правам человека / Научный руководитель: Н.А. Чернядьева, Д.ю.н, доцент, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Крымский филиал ФГБОУ ВО «Российский государственный университет правосудия», г. Симферополь // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С.13-16.

Чернядьева А.С.

студентка КРФ ФГБОУВО «РГУП», г. Симферополь

Научный руководитель: Н.А. ЧернядьеваД.ю.н, доцент, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин
Крымский филиал ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия», г. Симферополь

УВАЖЕНИЕ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА КАК ОДИН ИЗ ОСНОВОПОЛАГАЮЩИХ ПРИНЦИПОВ В МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ СПОРТИВНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация. В статье анализируется взаимосвязь принципов олимпийского движения и международно-правового принципа уважения прав человека. Автор акцентирует внимание на необходимости принципа уважения прав человека в международно-правовом регулировании спортивной сферы. Содержание этого принципа в международно-правовых документах и доктрине международного права раскрывается в статье. Особое внимание в статье уделяется анализу Хартии физического воспитания ЮНЕСКО. Исследование показывает необходимость закрепления принципа уважения прав человека в Олимпийской Хартии – основном документе международного олимпийского движения.

Ключевые слова: права человека, допинг, международное право, принципы международного права, защита прав человека, Олимпийская Хартия, Устав ООН.

RESPECT FOR HUMAN RIGHTS AS ONE OF THE FUNDAMENTAL PRINCIPLES IN THE INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF SPORTS MOVEMENT

Abstract. The article analyzes the relationship between the principles of the Olympic movement and the international legal principle of respect for human rights. The author focuses on the need for the principle of respect for human rights in the international legal regulation of the sports sphere. The content of this principle in international legal documents and the doctrine of international law is disclosed in the article. The author pays special attention to the analysis of the UNESCO Charter of Physical Education. The study shows the need to consolidate the principle of respect for human rights in the Olympic Charter - the main document of the international Olympic movement.

Keywords: human rights, doping, international law, principles of international law, protection of human rights, the Olympic Charter, the UN Charter.

Ежегодно во всем мире 6 апреля отмечается Международный день спорта на благо развития и мира. Этот праздник был учрежден резолюцией Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций (далее – ГА ООН) 23 августа 2013 г. Такой шаг, как это следует из текста резолюции, был предпринят для того, чтобы «...поставить спорт на службу человечества и поощрять мирное общество и здоровый образ жизни посредством связи спорта с культурой и просвещением и сохранить достоинство человека без какой бы то ни было дискриминации»[1]. Показательно, что ГА ООН акцентировала внимание на связи спортивного движения и института прав человека.

Об этом же пишет специальный советник Генерального секретаря ООН В.Лемке, формулируя две важнейшие цели международного спортивного движения таким образом, что становится очевидной органическая неразрывная связь спорта и прав человека:

- 1) Соблюдение и обеспечение всеми участниками мирового сообщества права каждого человека на занятия спортом и спортивными играми;
- 2) Использование спорта как недорогого и эффективного инструмента, используемого в гуманитарных и миротворческих целях на благо развития общества [2].

Таким образом, ООН признает спорт средством обеспечения стабильного и безопасного сосуществования социума, в котором уважаются и защищаются права и свободы человека, в том числе – права на занятия спортом и физической культурой.

Однако не стоит забывать, что в международной спортивной сфере речь идет не только о соблюдении прав обычных граждан, но и о более узкой категории – о правах спортсменов. Данная проблема стала особенно актуальной в последнее время. В частности все чаще наблюдаются случаи необоснованного отстранения от участия в соревнованиях, лишения завоеванных наград и т.д.

Например, в результате голословных обвинений Всемирное антидопинговое агентство (ВАДА) в 2018 г. не допустило 111 российских спортсменов до XXIII Зимних Олимпийских Игр в Пхенчхане (Южная Корея) в результате подозрения применения допинга, ни имея ни доказательств, ни конкретных фактов. Например, согласно отчету

ВАДА от 2015 года РФ заняла первое место среди стран, где спортсмены наиболее часто употребляли допинг (176 нарушений) [3].

Показательно, что в данном документе отсутствует упоминание или сноска на источник, откуда была получена эта информация. Атлеты оказались в ситуации фактического голословного нарушения своих прав. При этом они не имели и не имеют эффективной возможности защитить себя, так как в современном международном спортивном праве отсутствуют соответствующие механизмы.

Международные спортивные организации не ограничены в своих возможностях безосновательно выдвигать обвинения против атлетов, вынуждая их *post factum*, после пропущенных соревнований, обращаться в Спортивный арбитражный суд (CAS).

Однако мы видим, что CAS очень политизирован и не объективно оценивает ситуацию. Например, в декабре 2020 г. спортивный арбитражный суд вынес решение в отношении российских спортсменов, разрешив им выступать на международных соревнованиях под нейтральным флагом. Поводом к разбирательству стало нарушение российским антидопинговым агентством правил передачи базы данных с пробами атлетов. Показательно, что CAS не приводит аргументов и не упоминает в решении источники, откуда была получена информация [4].

Отметим, что эта проблема остро стоит не только перед международным правом, но и перед национальными правовыми режимами в сфере спорта. В национальной практике отсутствуют примеры голословного обвинения спортсменов в употреблении допинга, но возникает множество других проблем, связанных с правами спортсмена.

Приведем в пример гражданское дело о взыскании заработной платы футболиста М. Фернандеса (футбольный клуб «Динамо»). По мнению Московского городского суда, данное дело не подлежало рассмотрению в суде общей юрисдикции в связи с неподсудностью [5]. Таким образом, права спортсмена на судебную защиту и на своевременную выплату заработной платы в полном объеме (ст.20 ТК РФ) [6] не было обеспечено государственным механизмом защиты.

Думается, что первым шагом на пути к обеспечению охраны и защиты прав спортсменов стало бы принятие международно-правового акта, который регулировал бы права спортсменов и создавал гармонизационную основу для соответствующих нормативно-правовых актов в национально-правовых системах государств-участников международного спортивного движения.

В основе международно-правового механизма защиты прав спортсменов должны лежать принципы Олимпийского движения, заложенные еще Пьером де Кубертенем в Олимпийской Хартии 1894г. [7].

Олимпийская Хартия представляет собой документ, в котором изложены основные принципы Олимпизма. В документе также раскрываются цели и задачи Олимпийского движения.

С формально-правовой точки зрения Хартия – это Устав Международного олимпийского комитета (МОК) – неправительственной международной организации. Соответственно, Хартия не может считаться ни источником международного публичного права, ни источником национального права. Поэтому можно поставить под сомнение высказанную в научной литературе идею, что ее правила распространяются на все государства [8]. Этот документ раскрывает лишь правовой статус МОК. При этом он не содержит специальных правил о правовом статусе спортсменов-олимпиоников.

Тем не менее, как верно отмечено в предисловии Хартии, «Олимпийская Хартия, в качестве главного инструмента, имеющего характер основного документа [*of a constitutional nature*], регламентирует основополагающие принципы и неотъемлемые ценности Олимпизма». В связи с этим представляется важным рассмотреть и проанализировать основополагающие принципы Олимпизма. Их система установлена в преамбуле Олимпийской Хартии. Назовем те принципы, которые непосредственно связаны с правами человека в сфере спорта.

К ним относятся:

- Олимпизм представляет собой философию жизни... Олимпизм, соединяющий спорт с культурой и образованием, стремится к созданию образа жизни, основывающегося на радости от усилия, на воспитательной ценности хорошего примера и на уважении к всеобщим основным этическим принципам. (Первый принцип)

- Целью Олимпизма является повсеместное развитие спорта на службе **гармоничного развития человека** с тем, чтобы способствовать созданию мирного общества, заботящегося о сохранении человеческого достоинства. (Второй принцип)

- Занятия спортом – **одно из прав человека**. Каждый должен иметь возможность заниматься спортом без какой либо дискриминации в духе Олимпизма, взаимопонимания, дружбы и солидарности. (Четвертый принцип)

- **Любая форма дискриминации** в отношении лица недопустима с принадлежностью к олимпийскому движению. (Пятый принцип)

По мнению Л.И. Захаровой, которое заслуживает безусловной поддержки, названные принципы Олимпизма имеют публичную международно-правовую природу [9]. Дополнительно скажем, что они соответствуют общим стандартам сотрудничества государств на международной арене и не противоречат целям и принципам Устава ООН [10].

Таким образом, несмотря на статус Хартии как международного частного [11] (или корпоративного, по мнению других исследователей [12]) документа, ее принципы, связанные с уважением и защитой прав человека, могут лечь в основу международно-правового документа о правах спортсменов.

Представляется логичным в данной части работы дать общий анализ принципам международного права и подробно рассмотреть особенности принципа уважения прав человека в их общей системе. К.А. Бекашев называет принципы международного права концентрированным выражением общепризнанных норм поведения субъектов международного права, «касающихся наиболее важных, жизненных (можно сказать – судьбоносных) вопросов международных отношений» [13].

Г.В. Игнатенко выделяет комплекс признаков, отличающих принципы международного права от иных международно-правовых норм: 1) они являются наиболее важными, коренными нормами международного права; 2) это наиболее общие нормы; 3) являются общепризнанными нормами, обязательные для всех субъектов международного права; 4) это императивные нормы, обладающие высшей юридической силой (*jus cogens*); 5) имеют универсальную сферу действия; 6) принципы международного права взаимообусловлены и имеют комплексный характер [14].

С.В. Черниченко говорит о том, что принципы МП в основном носят императивный характер и представляют собой обязательства *erga omnes*, т.е. обязательства в отношении каждого члена международного сообщества [15].

А.Х. Абашидзе утверждает, что в международном праве нет исчерпывающего перечня принципов [16]. Однако, среди них можно выделить группу наиболее значимых, среди которых, несомненно, присутствует принцип уважения прав человека и основных свобод.

В соответствии с этим принципом государства обязуются уважать права и основные свободы человека и гражданина независимо от пола, расы, национальности. Необходимость уважать и соблюдать права человека подчеркивает Устав ООН. В преамбуле отмечается решимость государств *«вновь утвердить веру в основные права человека, в достоинство и ценность человеческой личности, в равноправие мужчин и женщин и в равенство прав больших и малых наций»* [11]. ООН способствует всеобщему уважению прав человека и обязывает государства принимать меры для их охраны и защиты.

В преамбуле Декларации о принципах международного права подчеркивается, что поддержание мира и безопасности основано, прежде всего, на равенстве, соблюдении и уважении прав и свобод человека [17].

Ст. 2 Всеобщей Декларации прав и свобод человека и гражданина закрепляет, что каждый человек должен обладать всеми правами и свободами независимо от пола, расы, национальности и религии [18]. Данное право, по мнению В.И. Журавлева, включает и право на занятия спортом и физической культурой, как одно из культурных прав [19].

Заметим, что теме прав человека уделяется большое внимание не только в праве ООН, но и в документах иных международных организаций [20]. Такое внимание обусловлено значимостью этой проблемы для мирового сообщества. Также это связано с тем, что идея уважения прав и свобод человека пронизывает все сферы международного права, в том числе – спорт.

В ООН вопросами физического воспитания и спорта уполномочено заниматься ЮНЕСКО. В 1978 году организация приняла Международную хартию физического воспитания, физической активности и спорта [21] – пока единственный международно-правовой документ, прямо связывающий права человека и спорт. Документ провозглашает право каждого человека на доступ к спорту и физической культуре без какой – либо дискриминации (ст.1). Фундаментальный характер права на спорт подчеркивается в п.6 преамбулы Хартии, где говорится об обеспечении с помощью спорта естественных прав человека (прав на здоровье, социально – экономическое развитие, расширение прав и возможностей молодежи и т.д.).

Однако участвовавшие случаи необоснованного обвинения атлетов показывают, что принцип уважения прав и свобод человека не работает в полную силу в спортивной сфере. Недостаточность его закрепления в международно – правовых документах в сфере спорта способствует некачественной охране и защите прав человека. В результате этого государство не имеет возможности защитить олимпийцев, и они лишаются возможности выступить на соревнованиях.

Подведем итог. Принцип уважения прав и свобод человека является одним из основополагающих принципов всего международного права. Нормы Олимпийской Хартии нуждаются в дополнении в виде включения в документ положений об уважении и защите прав человека в сфере спорта.

Закрепление этого положения в системе принципов спортивного права является необходимым шагом для успешного ведения политики в сфере охраны прав спортсменов и недопущения голословных обвинений атлетов в употреблении допинга.

Пристатейный библиографический список.

1. Резолюция 67/296 Генеральной Ассамблеи ООН от 23 августа 2013 г. Преамбула. Doc: A/RES/67/296 [Электронный ресурс] URL: <https://www.un.org/>
2. Доклад специального советника Генерального секретаря Лемке В. Роль спорта в достижении целей в области устойчивого развития. Организация Объединенных Наций [Электронный ресурс] URL: <https://www.un.org/C2>
3. Aperçu du rapport 2015 sur les VRAD. Agence Mondiale Antidopage. C.4 [Электронный ресурс] URL: <https://www.wada-ama.org>
4. Anti-doping CAS decision in the arbitration WADA v. RUSADA//TAS/CAS Court of arbitration for sport [Электронный ресурс] URL: <https://www.tas-cas.org/en/general-information/news-detail/article/cas-arbitration-wada-v-rusada-decision.html>
5. Гражданское дело № 33-18899_2019 // [Электронный ресурс] URL: <https://www.mos-gorsud.ru/>
6. Трудовой кодекс РФ от 30.12.2001г. (ред. от 09.11.2020г.) //Российская газета №256 от 31.12.2001г.
7. Olympic Charter. in force as from 17 july 2020. Published by the International Olympic Committee – July 2020. Lausanne, Switzerland. [Электронный ресурс] URL: <https://stillmed.olympic.org/>
8. Джантаев Х.М. Международный Олимпийский комитет и его регламенты в системе международного права//Вестник Российского университета дружбы народов. Сер. Юридические науки 2011. №1. С.135-146
9. Захарова Л.И. О спорт, ты – мир! М., 2013. С.72-74
10. Устав Организации Объединенных Наций от 26 июня 1945г. //Указ Президиума ВС СССР от 20 августа 1945г.
11. Полухина Р. Э. Правовые аспекты проблем спортивного арбитража // Государственная служба и кадры. 2018. № 3. с. 149-151
12. Захарова Л.И. Международное спортивное право. Учебник для бакалавров. Изд – во Проспект М. 2017. С.87
13. Бекашев К.А. Международное публичное право М., Проспект 2019г. С.71
14. Международное право: учебник/отв.ред. Г.В. Игнатенко и О.И. Тиунов. – 5-е изд., перераб и доп. – М., Норма: Инфра-М.,2010. С.130-131
15. Черниченко С.В. Контуры международного права. М., Научная книга. 2014 г. С.98
16. Абашидзе А.Х. Принципы международного права: проблемы понятийно – содержательного характера// Issues of theory of international law С.21
17. Декларация о принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом ООН (Принята 24.10.1970 Резолюцией 2625 (XXV) на 1883-ем пленарном заседании Генеральной Ассамблеи ООН)//Сборник «ООН. Резолюции Генеральной Ассамблеи на XXV сессии», Нью-Йорк,1970г., С.151-155
18. Всеобщая декларация прав и свобод человека и гражданина от 10 декабря 1948 года//Российская газета №67 от 05.04.1995г.
19. Журавлев В.И. Право каждого на занятие физической культурой и спортом в системе конституционных прав человека//Вестник саратовской государственной юридической академии. 2012 Вып. 4 (87).С. 212-215
20. Конвенция о защите прав человека и основных свобод» от 4 ноября 1950г.//Собрание законодательства Российской Федерации от 8 января 2001 г., N 2, ст. 163; Конвенция СНГ о правах и основных свободах человека» от 26 мая 1998г.//Собрание законодательства Российской Федерации от 29 марта 1999 г., N 13, ст. 1489.

21. International Charter of Physical Education, Physical Activity and Sport. [Электронный ресурс] URL: <https://stillmed.olympic.org/> (дата обращения: 21.12.2020)

Для цитирования: Чернядьева А.С. Уважение прав человека как один из основополагающих принципов в международно-правовом регулировании спортивного движения / Научный руководитель: Н.А. Чернядьева, Д.ю.н, доцент, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Крымский филиал ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия», г. Симферополь // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С.17-21.

Чернядьева Н.А.

Д.ю.н, доцент, Профессор кафедры государственно-правовых дисциплин
Крымский филиал ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия»,
г. Симферополь

ТЕНДЕНЦИЯ СТАНОВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРЕСТУПНЫХ СООБЩЕСТВ. УРОКИ НЮРНБЕРГА

Аннотация. Автор анализирует положения Нюрнбергского приговора в отношении международно-правовой ответственности преступных группировок. В статье показано, что наследие Нюрнбергского трибунала не содержит правил о самостоятельной международно-правовой ответственности преступных организаций. В статье делается вывод, что позитивный опыт Нюрнбергского трибунала, надо рассматривать как фундамент для современного международного права. Проблематика ответственности организаций по международному праву за противоправные деяния относится к разряду дискуссионных. Действующее международное право содержит поливариантные решения: с одной стороны, признает возможность ответственности организаций по международному праву, а с другой стороны в специальных конвенциях устанавливает национальный порядок их привлечения к ответственности. По мнению автора статьи международное право не содержит четкой грани между формально определенными организациями – юридическими лицами, признанными субъектами национального права, и преступными группировками, которые ни при каких обстоятельствах не могут быть признаны субъектами международного права.

Ключевые слова: Нюрнбергский процесс, Нюрнбергские принципы, международные преступления, транснациональные преступные группировки, международно-правовая ответственность.

THE TENDENCY OF THE FORMATION OF INTERNATIONAL LEGAL RESPONSIBILITY OF CRIMINAL COMMUNITIES. LESSONS FROM NUREMBERG

Abstract. The author analyzes the provisions of the Nuremberg judgment in relation to the international legal responsibility of criminal groups. The author argues that the legacy of the Nuremberg Tribunal does not contain rules on the independent international legal responsibility of criminal organizations. The article concludes that the positive experience of the Nuremberg Tribunal has created the foundation for modern international law. The problem of the responsibility of organizations under international law for wrongful acts is a controversial one. Current international law contains multivariate solutions: it recognizes the responsibility of organizations under international law, on the one hand, and on the other hand, it establishes a national procedure for their prosecution in special conventions. In the opinion of the author of the article, international law does not contain a clear line between formally defined organizations - legal entities recognized as subjects of national law, and criminal groups, which under no circumstances can be recognized as subjects of international law.

Keywords: Nuremberg trials, Nuremberg principles, international crimes, transnational criminal groups, international legal responsibility.

Мы постоянно обращаемся к урокам Нюрнбергского трибунала, понимаем их важность для отстаивания истин исторической памяти, для того чтобы доказательно, аргументированно противостоять намеренным искажениям и фальсификации событий Второй мировой войны, особенно – бессовестным, лживым попыткам реабилитации и даже героизации нацистских преступников и их пособников.

... долг всего мирового сообщества – стоять на страже решений Суда народов, потому что речь идёт о принципах, которые лежат в основе ценностей послевоенного миропорядка и норм международного права. Они и сегодня остаются прочной, надёжной базой для конструктивного диалога и сотрудничества, и их забвение, попытки расшатать – это удар по обеспечению безопасности на всей планете.

В.В. Путин Обращение к участникам форума «Уроки Нюрнберга».
20 ноября 2020г.[1]

Семьдесят пять лет назад, в период с 20 ноября 1945 г. по 1 октября 1946 г., шли заседания уникального и новаторского для своего времени международного судебного органа – Нюрнбергского трибунала. Его наследие представляет исключительную

важность для современного международного права, прежде всего в той его части, которая связана с привлечением к международно-правовой ответственности за особо тяжкие преступления.[2, para 22. p. 42.]

Вплоть до Второй мировой войны в международном праве считался общепризнанным обычай, сформулированный еще в период становления Римской империи – *vae victis* (горе побежденным), предполагающий полную свободу победителя в отношении побежденного [3, с. 55-58]. Именно благодаря Нюрнбергскому процессу сформировался комплекс новых обычно-правовых норм, устанавливающих судебный порядок привлечения к международно-уголовной ответственности лиц, виновных в совершении военных преступлений и преступлений против человечности, которые «не были связаны с определённым географическим местом» [4, ст. 1] (не подлежали установленной национальной юрисдикции). Таким образом, в международном праве произошел отказ от нищенского «права сильнейшего»[5], воплощенного в «*jus ad bellum*», и переход к естественно-правовому отказу от агрессивной войны и абсолютной ценности права на мир и безопасность.

Впоследствии Комиссия международного права, по поручению Генеральной Ассамблеи ООН [6], обобщив практику Нюрнбергского трибунала, придала этому положению статус одного из *Принципов международного права, признанных статутами Нюрнбергского трибунала и нашедшим выражение в решении этого Трибунала* (Принцип 1). Нюрнбергские принципы, уже на рубеже XX-XXI в.в., легли в основу устава Международного уголовного суда – Римского статута [7, note 24. p. 16].

По приговору Нюрнбергского трибунала двенадцать подсудимых были приговорены к смертной казни (Г. Геринг, У. фон Риббентроп, В. Кейтель, Э. Кальтенбруннер, А. Розенберг, Г. Франк, В. Фрик, Ю. Штрейхер, Э.Ф. Заукель, А. Йодль, А. Зейсс-Инкварт, М. Борман), трое были приговорены к пожизненному заключению (Р. Гесс, В. Функ, Э. Редер) и четверо – к срокам тюремного заключения от десяти до двадцатилет (К. Дениц, Б. фон Ширах, А. Шпеер, К. Нейрат); трое подсудимых были оправданы (Я. Шахт, Ф. фон Папен, Г. Фрицше).

Кроме того, Трибунал, в соответствии со ст. 9 Устава, рассмотрел вопрос о признании преступными организаций германского фашизма, в том числе гестапо, СД (служба безопасности рейхсфюрера СС), СС (охранные отряды национал-социалистской рабочей партии Германии), СА (штурмовые отряды национал-социалистской немецкой рабочей партии) [8, с. 1023, 1034, 1039].

Основой для вынесения приговора явилось то, что эти организации участвовали в совершении военных преступлений и преступлений против человечности, связанных с войной.

Из статьи 10 Устава явствует, что решение о признании преступного характера обвиняемой организации является окончательным и не может подвергаться оспариванию на любом последующем процессе по делу отдельных членов организаций. В этой же статье предусматривается право национальных властей привлекать к суду лиц за принадлежность к группе или организации, которую Трибунал признает преступной [8, с. 1022]. В этом случае не требовалось повторного доказывания и не допускалось оспаривания установленного Трибуналом противоправного характера организаций.

Таким образом, во время Нюрнбергского процесса была заложена традиция рассматривать преступное объединение как самостоятельный субъект для международной ответственности. По мнению ряда исследователей статья 10 Устава Нюрнбергского трибунала создала «сомнительную, неустойчивую ситуацию» [2, para 20. p. 39], не соответствующую принципу индивидуальной ответственности за преступления в международном праве.

Рассмотрим насколько обосновано данное утверждение.

Все названные Нюрнбергским приговором преступными организации обладали общей спецификой: они являлись официальными структурами фашистского государства, выполняли его античеловеческие задачи. Кроме того, они представляли собой классический вариант публичного юридического лица: имели организационное оформление, уставные документы, внутреннюю структуру и официальный правосубъектный статус по национальному праву.

Это обстоятельство имеет важное значение, так как позволило Трибуналу формально идентифицировать преступное поведение как принадлежащее определенному реальному лицу – организации. Тем не менее, Суд в приговоре специально акцентировал, что признание преступной организации не изменяет принципиальной основы принимаемого акта. Суд указал, что преступная виновность является индивидуальной и следует избегать массового наказания: «Преступления против международного права совершаются людьми, а не абстрактными образованиями» [8, с. 992]. В дальнейшем это правило было закреплено в качестве Принципа I в «Принципах международного права, признанных статутом Нюрнбергского трибунала и нашедших выражение в решении этого Трибунала»: уголовной ответственности подлежат конкретные физические лица [9].

Таким образом, признание преступными фашистских организаций не повлекло в Нюрнберге ни формирования конструкции их международно-правовой ответственности, ни признания их субъектами преступлений. И.И. Лукашук писал, что концепция преступной организации имела целью облегчить органам национальной юстиции уголовное преследование военных преступников [10, с. 123]. Представляется, что это положение обладает большой актуальностью в современной ситуации для формирования международных правил борьбы с преступными группировками. По мнению Ю.А. Решетова нюрнбергский подход создал нормативные последствия для решения вопроса о субъектах международных преступлений и их ответственности [11, с. 168].

В последние десятилетия в международном праве наблюдается ревизия нюрнбергской традиции: в актах международных организаций, в научных работах ставится вопрос о привлечении преступных организаций к ответственности как самостоятельных субъектов международного права.

Совет Безопасности ООН (СБ ООН) в своих резолюциях неоднократно заявлял о международной ответственности негосударственных групп за свои действия в ходе конфликтов, например, в Сомали (1994 г.) [12, п. 7], Конго (2000-2002 г.) [13, preamb.], Кот-д'Ивуар (2006 г.) [14, п. 31], в связи с образованием государств Израиль и Палестина (1948г.) [15, п. 2].

Элементы признания международной политической правосубъектности преступных группировок, в частности, террористических, можно найти и в актах Интерпола. Согласно п. 3 Устава Интерпола, этой структуре запрещено принимать какие-либо меры или осуществлять какую-либо деятельность политического, военного, религиозного или расового характера. В соответствии с резолюцией Интерпола AGN-1984-RES-6 «Насильственные преступления, обычно называемые терроризмом» [16], уголовное преследование за членство в запрещенной организации признавалось политической мерой, подпадало под изъятия, предусмотренные ст. 3 Устава. Правда, после событий 11 сентября Интерпол пересмотрел свое отношения к преступлениям террористической направленности. В резолюции AG-2001-RES-05 «Террористическая атака 11 сентября 2001 г.» нападение на башни-близнецы было названо преступлением против человечности, основанием для международного полицейского сотрудничества в отношении данного преступления [17]. Тем не менее, в критериях, разработанных Интерполом для начала процедуры сотрудничества по преследованию террористической организации, государству необходимо привести факты, свидетельствующие, что террористический характер соответствующей организации выходит за рамки общей поддержки политических целей, выдвигаемых ею. Исключение составляют лишь группировки, включенные в список террористических организаций, ведущийся Организацией Объединенных Наций в соответствии с резолюциями 1267 и 1390 Совета Безопасности и его последующими резолюциями [18].

Институт международного права в ст. 5 резолюции (Берлин, 1999 г.) указал следующее: «Любое государство и любое негосударственное образование, участвующие в вооруженном конфликте, связаны в отношении друг друга и международного сообщества в целом юридической обязанностью соблюдать международное гуманитарное право при любых обстоятельствах. ... Ни одно государство и ни одно негосударственное образование не имеет права уклониться от соблюдения этих обязанностей...» [quod for: 19, p. 727]. Аналогичной точки зрения придерживается Э. Давид [19, p. 727].

Х. Даффи пишет о необходимости широкого признания прямой международной ответственности за нарушения в области прав человека, в том числе и в ходе вооруженных конфликтов, негосударственных субъектов, к которым причисляет и террористические организации [20, р. 61, 65-66, 68].

Э.А. Иванов считает необходимым признать международную террористическую организацию самостоятельным субъектом как преступления международного терроризма, так и ответственности по международному праву [21, с. 93]. Кроме того в научной литературе высказано предложение о наделении международной террористической организации статусом субъекта международного права с функционально ограниченной правосубъектностью. Сторонником этого подхода, по мнению Э.А. Иванова, является Л. Маммен. Основной довод Л. Маммен заключается в том, что такое решение позволит более корректно применять государствам право на самооборону против подобных образований, выстраивать верную стратегию в применении норм МГП в вооруженном конфликте с участием международной террористической организации, в полном объеме выполнять важнейшие полномочия по поддержанию международного мира и безопасности [21, с. 87-89].

Официальная позиция США, высказанная Госсекретарем Дж. Керри 9 апреля 2016 г. о начале мирных переговоров с движением Талибан, признанным международной террористической организацией и о призыве к талибам стать участниками мирного легитимного процесса [22], говорит о тревожной тенденции согласия государства США с правосубъектным статусом в рамках Международного права террористической организации, признанной таковой резолюциями СБ ООН.

Таким образом, заложенная Нюрнбергом концепция международно-правовой ответственности организаций за преступления в последние десятилетия трансформировалась и стала включать в себя идею привлечения к ответственности преступных группировок, не являющихся *de jure* субъектами ни национального, ни международного права. Думается, что такой вектор развития международного права ошибочен, не основан на нюрнбергском наследии и противоречит базовым установкам международного права.

Напомним, что в приговоре Нюрнбергского трибунала четко прослеживается конструкция организаций, которые признали преступными.

Во-первых, все они были публичными юридическим лицами, созданными в соответствии с национальным правом Германии.

Во-вторых, их признание в качестве преступных порождало уголовно-правовые последствия для *участников* этих организаций, но не для них таковых.

Дополнительно к этому можно отметить, что действующее международное право в конвенциях устанавливает обязанность государств привлекать организации к ответственности за преступления. Так например, об этом говорит Конвенция об уголовной ответственности за коррупцию (Совет Европы, 1999 г.). В ней закреплено, что юридические лица подлежат уголовному преследованию на национальном уровне за те преступления, которые указываются в международных соглашениях. Аналогичные предписания содержатся в Конвенции ООН против коррупции (2003 г.); в Международной конвенции о борьбе с финансированием терроризма (1999 г.); Конвенции ООН против транснациональной организованной преступности (2000 г.). Как справедливо отмечает А.Х. Абашидзе, международное право больше всего преуспело в части определения ответственности юридических лиц за нарушение прав человека [23, с. 111].

Подводя итоги статьи, сформулируем основные выводы.

Во-первых, проблематика ответственности организаций по международному праву за противоправные деяния относится к разряду дискуссионных.

Во-вторых, действующее международное право содержит поливариантные решения: с одной стороны признает возможность ответственности организаций по международному праву, а с другой стороны в специальных конвенциях устанавливает национальный порядок их привлечения к ответственности.

В-третьих, международное право не содержит четкой грани между формально определенными организациями – юридическими лицами, признанными субъектами

национального права, и преступными группировками, правовой статус которых, как представляется, ни при каких обстоятельствах не может быть признан.

В-четвертых, международно-правовой механизм сотрудничества государств в сфере борьбы с преступностью обладает необходимым потенциалом для эффективного противодействия транснациональным преступным группировкам. Международно-правовые нормы по этому вопросу должны быть посвящены выявлению преступного характера деятельности группировки и установлению специальных, повышенной суровости, уголовно-правовых последствий для участников преступной группировки. Кроме того, установление на межгосударственном уровне транснациональной преступной деятельности организации, в том числе и террористического характера, должно означать безусловную, преюдициальную, доказанность преступного характера этих группировок для государств, ведущих борьбу с ними.

В связи с этим тезисом стоит дать критическую оценку позиции Бюро по демократическим институтам и правам человека (БДИПЧ) ОБСЕ, что с точки зрения защиты прав человека должна считаться незаконной не организация, а ее деятельность (конкретные виды деятельности, которые противоречат закону) [24, р. 259]. При этом БДИПЧ ОБСЕ ссылается на решение ЕСПЧ, по делу «Sidiropoulos and Others v. Greece» [25, пара 41], в котором подчеркивается, что запрет неправительственной организации может быть употреблен во зло, использован с целью подорвать основы гражданского общества. БДИПЧ ОБСЕ также считает, что сохранение за организацией легального статуса делает наблюдение за ней менее сложным [24, р. 259].

Представляется, что запрет отдельных видов деятельности организации, уличенной, например, в террористической активности, является полумерой, недостаточным способом борьбы с феноменом терроризма. Любая структура, замеченная в связи с терроризмом безоговорочно должна признаваться преступной, вся ее деятельность должна объявляться запрещенной.

В целом стоит отнестись критически в возможности признания международных преступных группировок субъектами ответственности. Думается, что правила, установленные еще в ходе Нюрнбергского процесса, об индивидуальной ответственности физических лиц и о последствиях признания организации преступной сохраняют актуальность в современной международной ситуации и могут быть применены в отношении международных преступных группировок.

Пристатейный библиографический список:

1. [Электронный ресурс] URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/64447>
2. Werle G. Principles of International Criminal Law. Second Edition. T.M.C. Asser Press. 2009. 658 p.
3. Мартенс Ф. Восточная война и Брюссельская конференция 1874-1878 г. СПб., 1879. 658 с.
4. Соглашение между Правительствами Союза Советских Социалистических Республик, Соединенных Штатов Америки и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Временным Правительством Французской Республики о судебном преследовании и наказании главных военных преступников европейских стран оси 8 августа 1945 года. // Действующее международное право" в 3 т. М.: МНИМП, т.3, 1996.
5. Ehret M. The Nuremberg Tribunal: 75 Years Later and Still the Basis for Humanity's Survival. November 29, 2020 [Электронный ресурс] URL: <https://www.strategic-culture.org/news/2020/11/29/nuremberg-tribunal-75-years-later-and-still-basis-for-humanity-survival/>
6. Планы по сформулированию принципов, признанных статутом Нюрнбергского трибунала и нашедших выражение в его решении Doc. A/RES/177 (II). 21 ноября 1947 года. [Электронный ресурс] URL: <https://www.un.org/ru/ga/2/docs/2res.shtml>
7. Calvo-Goller K. N. The Trial Proceedings of the International Criminal Court. ICTY and ICTR Precedents. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden (Holanda), 2006. 430 p.
8. Приговор Международного Военного Трибунала// Нюрнбергский Процесс. Сборник материалов. Том 2. М., Юридическая литература. 1954.
9. Принципы международного права, признанные статутом Нюрнбергского трибунала и нашедшие выражение в решении этого Трибунала [Электронный ресурс] URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/principles.shtml
10. Лукашук И.И. Право международной ответственности. М.: Волтерс Клувер, 2004. 309 с.
11. Решетов Ю.А. Борьба с международными преступлениями против мира и безопасности. - М., 1983. 201 с.
12. Резолюция 954 (1994), принятая Советом Безопасности на его 3447-м заседании 4 ноября 1994 года S/RES/954 (1994). 4 November 1994. [Электронный ресурс] URL: [http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=S/RES/954\(1994\)](http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=S/RES/954(1994))

13. Резолюция 1316 (2000), принятая Советом Безопасности на его 4189-м заседании 23 августа 2000 года. S/RES/1316 (2000). 23 August 2000. [Электронный ресурс] URL: [http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=S/RES/1316\(2000\)](http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=S/RES/1316(2000))
14. Резолюция 1721 (2006), принятая Советом Безопасности на его 5561-м заседании 1 ноября 2006 года S/RES/1721 (2006). 1 November 2006 [Электронный ресурс] URL: [http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=S/RES/1721\(2006\)](http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=S/RES/1721(2006))
15. Резолюция СБ ООН 43 (1948) от 1 апреля 1948 г. (S/714,I) [Электронный ресурс] URL: [http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=S/RES/43\(1948\)](http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=S/RES/43(1948))
16. Resolution № AGN-1984-RES-6 . Violent crime commonly referred to as terrorism. [Электронный ресурс] URL: <http://www.interpol.int>
17. AG-2001-RES-05. RESOLUTION. Terrorist attack of 11 September 2001[Электронный ресурс] URL: <http://www.interpol.int>
18. AG-2005-RES-05. Resolution. The United Nations Security Council's request to Interpol to assist the UN's anti-terrorism fight. [Электронный ресурс] URL: <http://www.interpol.int>
19. Давид Э. Принципы права вооруженных конфликтов. М., Изд-во МККК. 2011. 450 с.
20. Duffy H. The «War on Terror» and the Framework of International Law. – Cambridge : Cambridge University Press. 2005. 568 p.
21. Иванов Э. А. Ответственность международных террористических организаций. М., «Юрлитинформ», 2013. 340 с.
22. Джон Керри призвал «Талибан» к мирным переговорам. [Электронный ресурс] URL: <https://life.ru/t/195936>
23. Абашидзе А.Х. Современное международное право об ответственности юридических лиц за правонарушения // Современное право. - М.: Новый Индекс. 2013. № 8. С. 110-115.
24. Борьба с терроризмом и защита прав человека. Руководство. Бюро ОБСЕ по демократическим институтам и правам человека. (БДИПЧ). Warsaw. БДИПЧ ОБСЕ, 2009. 290 с..
25. ECHR. Case of Sidiropoulos and Others v. Greece (57/1997/841/1047). Judgment. Strasbourg. 10 July 1998. [Электронный ресурс] URL: <http://hudoc.echr.coe.int>

Для цитирования: Чернядьева Н.А. Тенденция становления международно-правовой ответственности преступных сообществ. Уроки Нюрнберга // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С.21-26.



РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Абрамова Е.Н.

К.э.н., доцент кафедры гражданского и корпоративного права СПбГЭУ

Цветкова Ю.С.

*старший преподаватель кафедры международного и морского права
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова*НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВЗАИМНЫХ
ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ТУРИСТА И ТУРОПЕРАТОРА В АРКТИКЕ

Аннотация. В статье рассматриваются аспекты договорных отношений набирающего все большую популярность полярного туризма. Автор рассматривает виды договоров, которые применяются в круизном судоходстве, различия понятий «турист» и «пассажир». Также обосновывается необходимость внесения в договор изменений в части ответственности туриста за свое здоровье во время круиза.

Ключевые слова: Арктика, туризм, полярный туризм, договор, ответственность сторон

SOME ISSUES OF LEGAL REGULATION OF CROSS OBLIGATIONS OF TOURISTS
AND TOUR OPERATORS IN THE ARCTIC

Abstract. The article deals with the aspects of contractual relations of the increasingly popular polar tourism. The author examines the types of contracts that are used in cruise shipping, the differences between the concepts of "tourist" and "passenger". It also proves the need to make changes to the contract regarding the responsibility of the tourist for his health during the cruise.

Keywords: Arctic, tourism, polar tourism, contract, liability of the parties

На протяжении последних пятнадцати лет мы наблюдаем не только подъем спроса на морские круизы, но и на путешествия в регион, который еще не так давно воспринимался исключительно, как зона для научных исследований – в Арктику.

Полярным районам присуща абсолютно уникальная специфика: суровый климат, непредсказуемые погодные условия, лед, значительная удаленность территорий. Все это в совокупности существенно усложняет процессы, связанные со спасением, эвакуацией туристов, а также оказанием им медицинской помощи, если таковая необходима: в Арктике это возможно только с применением санитарной авиации.

В настоящее время туристы могут выбирать из множества круизов, многие из которых не являются чисто «арктическими» - например, одной из круизных компаний предлагается такой вариант: морской круиз из Копенгагена по маршруту: Копенгаген, Варнемюнде, Акюрейри, Исафьордюр, Проход по проливу Принца Кристиана, Нуук, Илулиссат, Какорток, Рейкьявик, Керкуолл.

Прежде, чем перейти к вопросам правового регулирования, считаем необходимым разобраться с понятием «морской круиз» и его особенностями.

Так, Ожегов С.И. определяет круиз как «путешествие по воде (туристическое, увеселительное)»¹.

Круиз – морское путешествие обычно по замкнутому маршруту с радиальными поездками из портов во внутренние районы страны².

По мнению Селиванова В.В., «круиз представляет собой туристическую поездку по реке или по морю на борту специального пассажирского судна с заходом в заранее объявленные порты»³.

Круизный отдых отличает посещение большого количества туристических мест и обширная развлекательная программа на борту лайнера: как правило, на судне можно найти рестораны, бары, казино, шоу-программы и т.д.

В частности, на всех лайнерах круизной компании MSC Cruises для удобства туристов имеются:

¹ Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений / Российская академия наук. Институт русского языка им. В.В. Виноградова. – 4-е изд., дополненное. – М.: Азбуковник, 1999.

² Терра-Лексикон: Иллюстрированный энциклопедический словарь. – М.: Терра, 1998. – 672 с.: ил.

³ Международный морской туризм: основы организации и методология: учебное пособие / В.В. Селиванов. – Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2015. – 296 с.

- большие бассейны открытого и закрытого типов с шезлонгами и водными горками;
- уютные библиотеки и интернет-кафе;
- казино с игровыми автоматами и карточными столами и дискотеки с зажигательной музыкой;
- разнообразные рестораны с изысканными блюдами всех народов мира и бары с галереей великолепных напитков;
- SPA-салоны с массажами и индивидуальными оздоровительными процедурами и фитнес-центры с инструкторами, а также многое другое.

Обратимся к аспектам правовой регламентации морского туризма. В российском законодательстве отсутствует понятие «договор морского круиза», точно так же, как ни одна из существующих конвенций не регламентирует круизное судоходство в разрезе договорных отношений с туристом. Применительно к круизному судоходству на международном уровне можно выделить Конвенцию по облегчению международного морского судоходства, но данный документ не регулирует вопросы взаимоотношений между туроператором (круизной компанией) и туристом.

Применительно к туризму в России можно выделить типовую форму договора о реализации туристского продукта и договор морской перевозки пассажира, закрепленный в Кодексе торгового мореплавания РФ.

В первом случае предметом договора будет являться обязанность Исполнителя обеспечить Заказчику комплекса услуг, входящих в туристский продукт, и обязанность Заказчика оплатить туристский продукт. Во втором случае – обязанность перевозчика перевести пассажира в пункт назначения, а также перевести багаж в случае его сдачи¹.

Проблема заключается в том, что договор о реализации туристского продукта не учитывает специфику круизного судоходства, а договор морской перевозки пассажира в принципе не обязательно относится к туризму.

Если предположить, что «турист» и «пассажир» - разные понятия, то становится очевидным, что понятие «туризм» шире понятия «пассажир», так как туризм может включать в себя в том числе, и перевозку, а вот перевозка сама по себе – это перемещение из точки «А» в точку «Б». Соответственно, турист всегда является пассажиром, но пассажир не всегда является туристом.

Таким образом, ни один вид договора, существующих в российском законодательстве, в полной мере не регулирует отношения между туристом и туроператором в случаях, когда речь идет о морском круизе.

Очевидно, что понятие «круиз» лежит в плоскости туризма и туристической деятельности, которая, в свою очередь, обладает определенными особенностями.

Данный вывод также подтверждается мнением Акимовой О.В., Стеба А.А.: так, основное отличие понятий «перевозка туристов» и «морской круиз» обуславливается целью и основной производственной функцией пассажирских судов. При этом целью морской перевозки туристов является перемещение туристов к месту отдыха, т.е. выполнение транспортной функции, а целью морского круиза является непосредственно отдых, знакомство с новыми местами, удовлетворение рекреационных потребностей².

Фактически, компании, работающие в сфере морских круизов, предлагают клиентам заключить непоименованный договор, предметом которого является «оказание услуг по формированию и реализации туристского продукта (круиза) Компанией по заданию Клиента на условиях, указанных в настоящем Договоре».

При этом под круизом понимается комплекс услуг по перевозке, проживанию, питанию и иные Услуги, предоставляемые круизной компанией на круизном лайнере.

Особого внимания заслуживает фраза «на круизном лайнере». При такой формулировке возникает предположение, что круиз ограничивается территорией круизного лайнера, в то время как полярный туризм предполагает такие виды развлечений, как подледная рыбалка, наблюдение за птицами, пешие экскурсионные программы и т.д., то есть предполагается все-таки выход за пределы круизного лайнера.

¹ Ст. 177 КТМ РФ

² Акимова О.В., Стеба А.А. Концептуальный анализ понятий «морской круиз» и «морская перевозка туристов» // Методы та засоби управління розвитком транспортних систем № 1 (20), 2013

Таким образом, на практике образуется договор, который не закреплён ни в Гражданском кодексе РФ, ни в Кодексе торгового мореплавания. При этом необходимо отметить, что ни в вышеперечисленных нормативных актах, ни в ФЗ «Об основах туристской деятельности» полярные регионы не поименованы обособленно, а, следовательно, к ним применяются общие нормы, без учёта специфики района, что, в свою очередь, не может не отражаться негативно на туристах.

Касательно договорных обязательств туриста и туроператора (в настоящей статье в качестве туроператора мы рассматриваем круизную компанию), благодаря складывающейся практике можно выделить аспект жизни и здоровья туриста. Важным является вопрос – кто несёт ответственность за жизнь и здоровья туриста во время круиза? Очевидно, что туроператор обязан обеспечить безопасность поездки, а турист вправе рассчитывать на оказание ему первой медицинской помощи в случае необходимости.

Но должен ли турист и сам проявлять разумную осторожность в отношении своего здоровья, находясь в морском круизе, который порой имеет длительную продолжительность?

Интерес представляет случай, произошедший в 2011 году во время кругосветного круиза на лайнере «Холланд Америка лайн». Из-за неправильного срабатывания сенсорных дверей на палубе турист Джеймс Хаусман получил травму головы.

Судовой врач диагностировал сотрясение мозга, однако турист отказался прервать путешествие в ближайшем порту для более тщательного медицинского обследования, продолжив 280-дневный круиз.

Спустя некоторое время после окончания путешествия, проявились последствия травмы: у Хаусмана начались судороги, головокружение и проблемы с памятью. Впоследствии его юристы утверждали в суде, что из-за проблем со здоровьем их клиенту пришлось закрыть прибыльный бизнес.

В судебном процессе выяснилось, что за последние три года различные травмы из-за неправильного срабатывания дверей получили около 30 пассажиров.

Суд определил выплатить пострадавшему туристу компенсацию в размере 21,5 миллиона долларов. В эту сумму входила компенсация за нанесение физического и морального вреда, а также штраф за несоблюдение требований безопасности пассажиров на судне.

На наш взгляд, в данной ситуации, несмотря на наличие вины круизной компании, всё же имеется явный перекос в сторону туриста. Так, пострадавшему была оказана медицинская помощь и рекомендовано прервать путешествие. Однако турист отказался от данных ему рекомендаций и продолжил круиз. Вполне вероятно, что, если бы он сразу же прошёл более тщательное обследование и лечение, то последующий ущерб мог быть гораздо меньше.

Гражданское законодательство основывается, в том числе, на признании равенства участников. Это означает, что у одной стороны не могут быть только права, а у другой – только обязанности.

Подольская Н.Н., со ссылкой на Романовскую О.В., полагает, что «человек, прежде всего сам заинтересован в том, чтобы быть здоровым и поэтому должен заботиться о своём здоровье»¹.

Не секрет, что в спорах о правах потребителей российская судебная система заведомо более лояльно относится именно к потребителю, так как он находится в более уязвимом положении. Безусловно, туроператор обязан обеспечить безопасное путешествие, в том числе, пребывание на круизном судне. Однако возлагать на него 100 процентов ответственности за жизнь и здоровье туриста там, где сам турист должен проявить должную заботливость и осмотрительность, будет неверно. В том числе, это нарушит принцип равенства участников гражданских правоотношений, а также положения статьи 401 ГК РФ, устанавливающие, что лицо освобождается от ответственности, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства.

¹ Подольская Н.Н. Ответственность за собственное здоровье как условие предотвращения преступлений против здоровья населения // Виктимология. 2019. №2 (20).

Возвращаясь к полярным круизам, необходимо отметить следующее. Если турист, в случае получения травмы или ухудшения самочувствия по иным причинам, откажется по рекомендации судового врача прервать путешествие, то возможные последствия могут иметь более серьезные последствия. Это связано с существенной удаленностью Арктики, ее труднодоступностью и возможностью оказать медицинскую помощь и провести госпитализацию только посредством санитарной авиации. При некоторых видах заболеваний это может привести к необратимым последствиям.

В качестве решения данной проблемы считаем возможным внести в договор реализации туристского продукта следующий пункт.

«В случае получения во время круиза травмы или ухудшения состояния здоровья туриста представители туроператора вправе рекомендовать ему прервать круиз с целью прохождения немедленного медицинского обследования или оказания медицинской помощи, которую невозможно оказать на судне. Стороны соглашаются, что в случае отказа Туриста от рекомендаций Туроператора, ответственность за будущие возможные негативные последствия такого отказа несет Турист».

На наш взгляд, подобная формулировка уравнивает степень ответственности туроператора и туриста за жизнь и здоровье туриста, не отменяя при этом обязанность туроператора обеспечить безопасность туриста во время путешествия и в случае необходимости оказать ему необходимую помощь.

Подводя итоги, можно отметить следующее.

1. Российское законодательство не знает определения «договор морского круиза». При этом договор морской перевозки пассажира или договор о реализации туристского продукта не отражают всей специфики морских круизов в Арктике.

2. В аспекте жизни и здоровья туриста во время круиза ответственность должен нести не только туроператор, но и турист. Пока правоприменительная практика складывается так, что большее бремя ответственности ложится на туроператора.

3. Изменения, касающиеся ответственности туриста за его здоровье после получения рекомендаций от судового врача, должны закрепляться в договоре.

Полярный туризм является весьма перспективным направлением, что отмечается и на высших уровнях власти, и в крупных круизных компаниях. Однако Арктика является высокорисковым регионом, и пока не будут до конца проработаны детали взаимоотношений между туроператором и туристом, высока вероятность возникновения в большого количества судебных споров.

Приставленный библиографический список:

1. Акимова О.В., Стеба А.А. Концептуальный анализ понятий «морской круиз» и «морская перевозка туристов». Методы та засоби управління розвитком транспортних систем № 1 (20), 2013
2. Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 05.12.2017)
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 20.12.2017)
4. Международный морской туризм: основы организации и методология: учебное пособие / В.В. Селиванов. – Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2015. – 296 с.
5. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений / Российской академия наук. Институт русского языка им. В.В. Виноградова. – 4-е изд., дополненное. – М.: Азбуковник, 1999.
6. Подольная Н.Н. Ответственность за собственное здоровье как условие предотвращения преступлений против здоровья населения // Виктимология. 2019. №2 (20).
7. Терра-Лексикон: Иллюстрированный энциклопедический словарь. – М.: Терра, 1998. – 672 с.: ил.

Для цитирования: *Абрамова Е.Н., Цветкова Ю.С. Некоторые вопросы правового регулирования взаимных обязательств туриста и туроператора в Арктике // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С.27-30.*

Бевеликова Н.М.

*к.ю.н., доцент кафедры международного и морского права
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова,*

АРКТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ: ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Аннотация. Предложенный автором подход к обсуждению судоходства, занимающего особое место в структуре мирового грузооборота, коррелирует современным тенденциям ускоренного освоения Арктики. С этих позиций в статье выделяются отдельные аспекты международного морского права, в соответствии с

которым обеспечиваются процессы развития международного судоходства.

Ключевые слова: Арктика, Северный Морской путь, международное право, правовые регуляторы.

ARCTIC TRANSPORT PROSPECTS: LEGAL CHALLENGES

Abstract. The approach proposed by the author to the discussion of shipping, which occupies a special place in the structure of world cargo turnover, correlates with current trends in the accelerated development of the Arctic. From these positions, the article highlights certain aspects of international Maritime law, in accordance with which the processes of development of international navigation are ensured.

Keywords: Arctic, Northern Sea route, international law, legal regulators.

Задачи защиты арктических интересов Российской Федерации в условиях постоянно возрастающей геополитической конкуренции за Арктику требуют анализа не только политических, но и правовых тенденций ее освоения. Следует отметить, что в специальной юридической литературе активно обсуждалось формирование особой комплексной отрасли права, объединяющей национально-правовые и международно-правовые средства регулирования соответствующих вопросов. Единая концепция арктического права призвана стать системным правовым регулятором освоения арктического пространства¹.

Научные дискуссии идут и на фоне вступления в силу Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 г., утвержденных Указом Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года»². Действующие Основы разработаны в целях защиты национальных интересов Российской Федерации в Арктике.

В этой связи первостепенной задачей является правовой анализ не только правовых проблем, но и перспектив в арктическом международно-правовом и национально-правовом регулировании. Как справедливо отмечается в специальной литературе, российская зона ответственности до настоящего времени не получила всестороннего законодательного оформления³. Это нелогично при наличии интересов не только арктических государств, несущих особую ответственность за сохранение Арктики, но и Китая, претендующего на освоение арктических природных ресурсов, как общего достояния человечества. Учитывая существующие тренды, является важным расставить приоритетные акценты при определении потенциала формирования арктического права.

К таким арктическим приоритетам, как представляется, может быть отнесена перспективность для интенсивного судоходства Северного Морского пути (далее именуется – СМП). Определяющее значение в этой связи будет иметь четкая определенность его правового статуса. Несмотря на давно существующий ряд разногласий по вопросам использования Северного Морского пути между Россией и иными государствами, полагаем, следует анализировать соотношение юрисдикции прибрежного российского государства и свободы судоходства в акваториях Северного Морского Пути.

Так, с позиции международного морского права входящие в систему СМП акватории обладают различным правовым статусом. Указанное предполагает разное соотношение суверенитета прибрежного государства и свободы судоходства. Режим *внутренних морских вод* юридически предполагает наибольшую концентрацию суверенитета прибрежного государства и отсутствие ограничений в виде свободы судоходства в интересах иных стран. Наряду с ними *территориальное море* находится под суверенитетом государства, который ограничивается правом мирного прохода судов под иностранным флагом. Не распространяется суверенитет прибрежного государства на

¹ Арктическое право как полисистемное национально-международное правовое образование / Арктическое право: концепция развития / А.И. Абрамова, В.Р. Авхадеев, Л.В. Андриченко и др.; отв. ред. Т.Я. Хабриевой М., «Юриспруденция», 2014. 52 с.; Российская Арктика - территория права. Альманах. Выпуск IV «Сохранение и устойчивое развитие Арктики. Правовое регулирование пространственного развития арктических территорий Российской Федерации (на примере Ямало-Ненецкого автономного округа)» / Т.Я.Хабриева, Д.Н.Кобылкин Салехард: Правительство Ямало-Ненецкого автономного округа, 2017. С. 11-18.

² СЗ РФ 2020 г. № 10. Ст. 1317.

³ Макагон А.В. Основные концепции, коллизии и правовые основания международного режима Арктики // Океанский менеджмент. 2019. № 1 (4). С. 4-10.

прилежащую зону и исключительную экономическую зону, хотя в них прибрежное государство осуществляет соответствующую юрисдикцию и имеет суверенные права.

Выделим, что в отношении покрытых льдами территорий в пределах *исключительной экономической зоны* Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (UNCLOS)¹ в статье 234 наделяет прибрежное государство правом принимать законы и правила по предотвращению и контролю загрязнения морской среды с судов на недискриминационной основе. Отдельные участки Северного Морского Пути проходят также через *открытое море*, в зоне которого действует свобода судоходства. Поскольку неотъемлемой составляющей Северного Морского пути являются его проливы, следует акцентировать внимание юристов на том, что в отношении их правового статуса основополагающим является аспект – относятся ли они к международным. Главными критериями наличия указанного статуса пролива являются: его возможность соединять две части открытого моря и его использование для международного судоходства.

Таким образом, если пролив признается международным и перекрывается территориальным морем прибрежного государства, то в нем суверенитет прибрежного государства ограничен *правом транзитного прохода*, которым может воспользоваться судно под флагом любого государства. Транзитный проход через пролив представляет собой осуществление свободы судоходства только с целью быстрого транзита.

Именно права *транзитного, а не мирного* прохода, действующего в территориальном море, принципиально важны для всех, кто стремится к полному устранению преград для свободных проходов своего торгового либо военно-морского флота по всему Мировому океану и по Северному Морскому пути в частности. Правовые основания к такому стремлению – более строгие правила *мирного* прохода в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. Данная Конвенция в рамках мирного прохода через территориальное море предусматривает особое положение, касающееся подводных лодок. Соответствующей их обязанности не предусматривает транзитный проход через пролив, даже если он перекрывается территориальным морем прибрежного арктического государства.

Международно-правовой режим *транзитного* прохода действует в отношении Гибралтарского, Малаккского и Сингапурского проливов, а также Суэцкого и Панамского каналов, поскольку применительно к ним прибрежными государствами приняты соответствующие законы.

Какие факторы могут быть восприняты при сравнительно-правовом анализе транзитных перспектив СМП? Согласно Стратегии развития арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г., утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года», значение СМП как транспортного коридора мирового значения, используемого для перевозки национальных и международных грузов, будет возрастать в результате климатических изменений². Если в Российской Федерации в будущем будут анализироваться аспекты развития международного потенциала СМП с ориентиром на масштабы указанных проливов и каналов, необходимо будет принимать во внимание правовые риски, связанные с вероятностью законодательного установления аналогичного правового режима, в наибольшей степени отвечающего интересам международного судоходства. Выделяется важная особенность режимов уже действующих крупнейших международных каналов и проливов, которая заключается в следующем – хотя они расположены на территориях прибрежных государств, под их суверенитетом, – в силу большого значения для международного мореплавания в их отношении были установлены не национальные, а международные правовые режимы. Поэтому, несмотря на то, что воды, например Суэцкого канала, составляют внутренние воды Египта, правовой статус этого канала закреплен отдельным международным актом – Константинопольской конвенцией 1888 г. об обеспечении свободного пользования Суэцким каналом. Из анализа действующей Конвенции 1982 г. вытекает, суверенитет Египта существенно ограничивается тем, что канал объявляется как в мирное, так и в военное время *свободным и открытым* для

¹ URL: <https://sudact.ru/law/konventsiiia-organizatsii-obedinennykh-natsii-po-morskomu-pravu/konventsiiia/>

² СЗ РФ 2020. № 44. Ст. 6970.

судов без различия флагов. Аналогичен правовой статус и Панамского канала, Договор о постоянном нейтралитете и эксплуатации которого с 1977 г. устанавливает, что канал открыт для мирного транзита судов всех государств на условиях полного равенства.

В течение продолжительного времени правовой статус СМП является предметом научных дискуссий авторитетных экспертов¹. В соответствии с данными Минтранса России объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути вырос с 4 млн. тонн в 2014 г. до 31,5 млн. тонн в 2019 г.² Как видно, международное транзитное судоходство по СМП пока менее интенсивно, однако по мере его интенсивности, возможно, будет возрастать количество комментариев для возможного отнесения проливов СМП к иному, нежели сейчас статусу. В этой связи потребуют юридических разъяснений вопросы, как обеспечения гарантий свободного судоходства, так и оформления режима транзитного прохода.

В данном контексте примечательной является позиция Канады по стратегически важной для страны национальной акватории Северо-Западного прохода, в отношении которого юридическое сообщество Канады отрицательно оценивают его транзитный потенциал. Полагаем, что подписанное в 1988 г. соглашение между США и Канадой о сотрудничестве в Арктике, регулирующее вопросы плавания американских ледоколов по Северо-Западному проходу, требует тщательного правового анализа. Ввиду позиции США в экспертном сообществе дискуссии о транзитных возможностях маршрута ведутся с большой осторожностью³.

Следовательно, и перспективы превращения СМП в крупный морской транзитный маршрут требуют квалифицированной предварительной проработки не только с политической, но и с правовой точки зрения. Позволим себе предостережение – этот процесс будет касаться предоставления иностранным государствам свободы судоходства в объеме, аналогичном объему прав и свобод в международных каналах и проливах. С одной стороны это будет сопряжено с геополитическими интересами России в Арктике, с другой – с экономическими интересами соответствующих государств-наблюдателей Арктического Совета, включая Китай.

Пристатейный библиографический список:

1. Войтоловский Г.К. Нерешенные проблемы Арктического морепользования // Вестник МГТУ. 2010. № 1, с. 90-104;
2. Боброва Ю.В. Северный морской путь: национальный правовой режим в меняющемся международном контексте // Российский Совет по Международным Дела. Аналитическая записка. 2016. № 16, с. 3-12.
3. Максимова Д.Д. Проблемы освоения северных регионов и Арктики во внешней политике Канады // Автореферат на соискание уч. ст. канд. полит. наук. 2011 г. 23 с.
4. Арктическое право как полисистемное национально-международное правовое образование / Арктическое право: концепция развития / А.И. Абрамова, В.Р. Авхадеев, Л.В. Андриченко и др.; отв. ред. Т.Я. Хабриевой М., «Юриспруденция», 2014. 52 с.;
5. Российская Арктика - территория права. Альманах. Выпуск IV «Сохранение и устойчивое развитие Арктики. Правовое регулирование пространственного развития арктических территорий Российской Федерации (на примере Ямало-Ненецкого автономного округа)» / Т.Я.Хабриева, Д.Н.Кобылкин Салехард: Правительство Ямало-Ненецкого автономного округа, 2017. С. 11-18.
6. Макагон А.В. Основные концепции, коллизии и правовые основания международного режима Арктики // Океанский менеджмент. 2019. № 1 (4). С. 4-10.

Для цитирования: Бевеликова Н.М. Арктические транспортные перспективы: правовые проблемы // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С. 30-33.

¹ Войтоловский Г.К. Нерешенные проблемы Арктического морепользования // Вестник МГТУ. 2010. № 1, с. 90-104; Боброва Ю.В. Северный морской путь: национальный правовой режим в меняющемся международном контексте // Российский Совет по Международным Дела. Аналитическая записка. 2016. № 16, с. 3-12.

² URL: <https://sudostroenie.info/novosti/29125.html>

³ Максимова Д.Д. Проблемы освоения северных регионов и Арктики во внешней политике Канады // Автореферат на соискание уч. ст. канд. полит. наук. 2011 г. 23 с.

Зайцева А.И.

Магистрант ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Кафедра международного и морского права

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЗАЩИТЫ АТМОСФЕРНОГО ВОЗДУХА ВВИДУ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация. Одним из секторов экономики, который привлек большое внимание с экологической точки зрения, является морской и портовый сектор, в основном из-за большой зависимости от выброса газов, при сгорании судового топлива, что приводит к большому вкладу в загрязнение атмосферы, и способствует ухудшению качества воздуха. Морской транспорт и портовый сектор имеют тенденцию к росту, что напрямую связано с ростом мировой экономики и торговли между различными странами.

Ключевые слова: морской транспорт; экологическая безопасность; атмосферный воздух; эксплуатация морского транспорта; судовое топливо.

LEGAL REGULATION OF THE PROTECTION OF ATMOSPHERIC AIR DUE TO THE OPERATION OF SEA TRANSPORT

Abstract. One of the sectors of the economy that has attracted a lot of attention from an environmental point of view is the maritime and port sector, mainly due to the large dependence on gas emissions from the combustion of marine fuel, which leads to a large contribution to air pollution and contributes to the deterioration of air quality. ... The maritime transport and port sector are on an upward trend, which is directly related to the growth of the world economy and trade between different countries.

Keywords: sea transport; environmental Safety; atmospheric air; operation of sea transport; marine fuel.

В донефтяную эпоху в качестве топлива на судах, в основном использовался уголь, что полезным для экологии назвать было сложно: в атмосферу попадали сажа, угарный газ, соединения серы и многое другое. Следующим этапом развития судоходства стал переход от парового двигателя к двигателю внутреннего сгорания. Оно было не только эффективнее, но и экологичнее угля. В настоящее время применяют легкие светлые (дизельные топлива) и тяжелые темные (мазуты) судовые топлива.

Источниками загрязнения в портовом секторе в основном являются суда, стоящие на якоре или ожидающих в море и транспортные средства, которые перевозят товары в порт, в основном автомобильным и железнодорожным транспортом [4]. Некоторые иностранные порты нашли способ устранить подобное загрязнение, подключив суда к «береговому» источнику энергии. Также предпринимаются уже усилия по замене прибрежной энергии на энергию ветра поблизости [5].

В связи с нарастающей проблемой, морская отрасль приняла ускоренную программу обеспечения экологической устойчивости, приняв ряд конвенций, серьезно сократив максимальное содержание серы в морском топливе до 0,5%. В 1992 году в Рио-де-Жанейро прошла Конференция ООН по окружающей среде [3]. На этой встрече была принята Рамочная конвенция ООН об изменении климата. Стороны взяли на себя обязательство сократить свои выбросы до уровня 1990 года.

В 1997 году был принят Киотский протокол [1], служащий развитию положений Рамочной Конвенции ООН.

Затем был принят Протокол 1997 г., о новом приложении - Приложение (VI) к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) [2]. В приложение VI описаны меры по предотвращению загрязнения воздуха, меры по проверке судов и выдачу Международного сертификата по предотвращению загрязнения воздуха и другое. Еще больше сократили выбросы с кораблей от 4,5% до 3,5%.

Последним таким нормативным документом стали правила ИМО 2020 [6].

Кроме того, существовали зоны контроля выбросов - это зоны, где действуют более строгие правила и требования. Лимит содержания серы в топливе для судов в странах с зонами контроля составляет 0,1%. В таких зонах особого контроля выбросов серы главный двигатель морского судна нередко запитывают не одним, а двумя и более видами топлива попеременно.

Момент завершения любой операции по изменению состава жидкого топлива до входа в район SECA или в момент начала такой операции после выхода из этого района должны регистрироваться в Судовом журнале.

Экология экологией, но в один момент перевести все суда мира на дизельное топливо, конечно, не получится. Для судоходных компаний есть несколько выходов: закупка более дорогого топлива, либо модернизация судов с помощью специальных установок. Этот процесс не столько длительный, сколько затратный для судовладельцев.

Среди альтернативных видов топлива в настоящее время рассматриваются: скрубберы, малосернистое топливо, сжиженный природный газ (СПГ), метанол и др. Но, чтобы переоборудовать суда, нужны серьезные средства. Да и в целом инфраструктура для бункеровки новых видов топлива еще мало развита, а правовое регулирование вовсе отсутствует [7].

В настоящее время в топливном секторе изучается возможность смешивания бункера с высоким содержанием серы с дизельным топливом, чтобы разбавить топливо и, таким образом, снизить его содержание серы до 0,5%. Такая альтернатива требует значительных объемов дизельного топлива, что сказывается на его мировом рынке.

От ситуаций, когда судну придется передвигаться на топливе, выбросы от которого зашкаливают, уберечься на сто процентов невозможно. Поломка скруббера, отсутствие в порту подходящего топлива, неисправность судовых двигателей из-за некачественного топлива - причины могут быть разными. Каждый выявляемый случай несоответствия выбросов новым ограничениям по сере будет, конечно, предметом разбирательства и поводом для штрафных санкций в отношении виновных. Жестких правил, принятых на глобальном уровне и регламентирующих репрессивные действия, пока нет, а санкции накладываются уполномоченными службами портов стран, в территориальных водах которых задерживаются суда-нарушители. Обеспечение соблюдения и мониторинг предела серы ИМО 2020 являются обязанностью государств-участников, которые ратифицировали МАРПОЛ и присоединились к Приложению VI, и поэтому они обязаны выполнять и обеспечивать соблюдение его положений.

Можно сделать выводы, что нормы международного права направлены на минимизацию выбросов с целью защиты атмосферного воздуха. С 1 января приняты меры, которые значительно снижают выбросы энергетических установок до 0,5%. Но, данное положение находится в противоречии с реальной практикой эксплуатации мирового судового парка, и это связано с тем, что:

1. Большинство судов, находящихся в эксплуатации, не соответствуют требованиям ИМО2020;
2. Судовладельцы идут на применение различных мер связанных с установкой технических устройств для минимизации выбросов, для использования этого топлива, для прогнозирования и строительства судов уже использующих иные энергоносители типа СПГ, чтобы соответствовать требованиям ИМО;
3. ИМО приняло правила, но не установила порядок контроля, а без контроля и штрафных санкций это не будет системой и принятые решения ИМО останутся декларацией, призывающей судовладельцев не загрязнять атмосферный воздух. Система позволит контролировать выброс и понуждать судовладельцев соответствовать требованиям.

Таким образом, по нашему мнению, необходимо:

1. Внести статью в КТМ в часть компетенции капитана порта об охране атмосферного воздуха и о порядке контроля судов в порту
2. Передать компетенцию капитану порта и установить право капитана порта на издание соответствующих постановлений, учреждение комиссии и введение штрафных санкций с учетом внесения изменений в административный кодекс РФ.
3. Разработать правила учреждения и порядка деятельности специальных комиссий по контролю в портах и территориальных водах РФ условий эксплуатации судов в части защиты атмосферного воздуха.

Этот сценарий подразумевает важные проблемы для всех стран, поскольку им придется адаптировать и развивать инфраструктуру снабжения, требуемую для будущих судов, в зависимости от технологии, которая будет принята, чтобы обеспечить выполнение международных морских маршрутов.

Пристатейный библиографический список:

1. Киотский протокол к Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (принят 11 декабря 1997 года)

2. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78) (рус., англ.) (с изменениями на 26 сентября 1997 года)
3. Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (принята 9 мая 1992 года)
4. Интернет-ресурс: «PORT SECURITY-Threats and Vulnerabilities» URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/38128067.pdf>;
5. Интернет-ресурс: URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf;
6. Интернет-ресурс: URL: <http://www.imo.org/>;
7. Интернет-ресурс: URL: <http://www.morport.com/rus/content/statistika>

Для цитирования: Зайцева А.И. Правовое регулирование защиты атмосферного воздуха ввиду эксплуатации морского транспорта // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С.34-36



РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО**Коляда Н.И.***Студентка магистратуры**«Российского государственного университета правосудия», г. Симферополь***Научный руководитель:** Н.А. Чернядьева*Д.ю.н, доцент, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин**Крымский филиал ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия», г. Симферополь***МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ БОРЬБА С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ ЧЕРНОГО МОРЯ**

Аннотация. В статье исследуются актуальные международно-правовые способы защиты акватории Черного моря от загрязнения. Проводится анализ действующих в данной области международно-правовых актов, делается вывод об эффективности их применения. Обосновывается необходимость срочного реагирования и участия всех заинтересованных субъектов международного права в создании нового международного соглашения, устанавливающего общие нормы и предусматривающего единый уровень допустимого загрязнения и меры ответственности за его превышение.

Ключевые слова: Черное море, акватория, загрязнение, экосистема, международно-правовой акт, экологическая политика, Конвенция о защите Чёрного моря от загрязнения.

THE INTERNATIONAL-LEGAL COMBATING POLLUTION OF THE BLACK SEA

Abstract. The article examines the current international legal ways to protect the Black sea water area from pollution. The current international legal acts are analyzed. The conclusion is made about the effectiveness of their application. The article substantiates the need to create a new international agreement that establishes common standards and provides for a single level of permissible pollution and measures of responsibility for its excess.

Keywords: Black sea, water area, pollution, ecosystem, international legal act, environmental policy, Convention on the protection of the Black sea against pollution.

В настоящее время проблемы экологического характера приобретают острый характер и связаны с различными мировыми экосистемами. Во второй половине прошлого столетия наблюдался интенсивный рост глобальной экономики, который сопровождался высоким потреблением природных ресурсов. Экономическое воздействие оказало существенное влияние на почву и водные экосистемы. Следствием этого влияния стало то, что сегодня множество видов растений и животных, находится под угрозой исчезновения или уже исчезли.

Все естественные экосистемы, ландшафты, также, как и отдельные виды нуждаются в эффективных мерах защиты, сохранении и восстановлении. Это является необходимым фактором для благополучия будущих поколений [1].

Вопросы загрязнения Черного моря уже давно приобрели особую остроту, что обосновывает непосредственную актуальность данной темы. На его экосистемы антропогенное воздействие оказывают промышленно развитые страны, расположенные в бассейнах рек Днестра, Дуная, Днепра, Южного Буга, Дона, Кубани и др. Большой объем загрязнений в регион приносят трансграничные переносы воздушных масс - в силу своего географического положения и близости к району аварии на Чернобыльской АЭС, Черное море подверглось интенсивному радиоактивному загрязнению.

Значительный вред морским экосистемам наносится из-за действующих газовых и нефтяных платформ, разведывательного бурения на шельфе, аварий и катастроф морских судов и авиации, отходов военно-морских баз, морских судов, городов, применения химических веществ в сельском хозяйстве, эвтрофикации, выбросов твердых бытовых отходов и др. [2]

Устаревшие очистительные сооружения не могут в полной мере обеспечить фильтрацию выбросов в акваторию, следствием становится попадание в море множества таких ядовитых веществ как: ртуть, свинец, никель, цинк, цианиды – они приводят к гибели морских существ, что в свою очередь подпитывает лежащий на глубине ниже 100 метров сероводородный слой, уровень которого неизменно повышается, а где-то даже выходит на поверхность [3].

Все эти факторы приобретают высокую степень угрозы в связи с естественным природным строением – Черное море является замкнутой акваторией.

Экологическая ситуация в Черноморском регионе привлекла внимание международной научной общественности, что стало толчком к созданию международно-правовых механизмов по защите акватории Черного моря.

Основным документом общего характера, в котором определена основная терминология и порядок совместного и суверенного использования морских территорий, является Конвенция ООН по морскому праву [4]. Ценность данного международного документа в том, что помимо общих правил он установил определенные правовые возможности для национальных экологических политик: статья 211 Конвенции, разрешает государствам-участникам, в определенных случаях, действуя через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию, устанавливать международные нормы и стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды. В пункте 6 этой же статьи отмечено, что прибрежное государство может принять в отношении отдельных районов специальные законы и правила, осуществляя такие международные нормы и стандарты или практику мореплавания, которые признаются применимыми к особым районам.

Примером особого района является Черное море. Такой статус был присвоен принятой под эгидой Международной морской организации Конвенцией МАРПОЛ 73/78. Под «особым районом» в Конвенции МАРПОЛ 73/78 понимается - морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике судоходства, по нему необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря нефтью [5].

Конвенция наделяет Черное море статусом «особого района», предусматривающим специальный природоохранный режим, однако прибрежные государства не получают особые полномочия по контролю в отношении иностранных морских судов. В рамках указанной Конвенции каждое прибрежное государство вправе принимать дополнительные законы и правила, направленные на предотвращение загрязнения с судов.

Таким образом, в силу сразу двух универсальных конвенций черноморские государства имеют возможность коллективными усилиями в сотрудничестве с международной организацией установить в отношении использования Черного моря особые экологические стандарты, отражающие природные и техногенные особенности данного регионального моря.

Основным документом в области охраны Черного моря является Бухарестская Конвенция о защите Черного моря от загрязнений [6], ее подписали представители Болгарии, Грузии, России, Турции, Румынии и Украины.

При составлении и принятии Бухарестской Конвенции прежде всего государства участники исходили из естественных и антропогенных особенностей Черного моря – это видно при анализе преамбулы Конвенции, где указано, что учитывая особые гидрологические и экологические условия Черного моря и повышенную чувствительность его флоры и фауны к изменениям температуры и состава морской воды, а также важность черноморского побережья, как крупного международного курортного района, где причерноморские страны вложили большие средства в здравоохранение и развитие туризма, отмечая, что загрязнение морской среды Черного моря происходит также из находящихся на суше источников в других странах Европы, главным образом через реки.

Конвенция посвящена вопросам сотрудничества государств-участников, разработке и принятию всех необходимых мер в соответствии с международным правом, в целях охраны и защиты черноморского региона от загрязнения и сохранения его морской среды и обитателей. В Конвенции перечисляются конкретные виды загрязнений, с которыми необходимо бороться, при этом, не нарушая естественного баланса жизни морских обитателей (статья 6 - 13).

Большое внимание Бухарестская Конвенция уделяет вопросам создания механизмов ее реализации: государства-участники обязаны принимать нормы и правила, касающиеся ответственности за ущерб, причиненный физическими или юридическими лицами морской среде Черного моря в районах, над которыми они осуществляют свой суверенитет, суверенные права или юрисдикцию (статья 16).

Отдельное положение касается сотрудничества государств в разработке и согласовании законов, правил и процедур, касающихся ответственности, оценки и компенсации ущерба, причиненного загрязнением морской среды Черного моря, с тем чтобы в максимальной степени обеспечить предохранение и защиту от загрязнения Черного моря в целом.

Также Бухарестская Конвенция предусматривает создание специального международного органа - Комиссии по защите морской среды Черного моря от загрязнения [7], функциями которой являются, в первую очередь, надзор и контроль за осуществлением положений Конвенции, а также достижение сформулированных в ней целей (статьи 17-18).

Неотъемлемой частью Бухарестской Конвенции являются четыре Протокола:

- Протокол о защите морской среды Черного моря от загрязнения из наземных источников;
- Протокол о сотрудничестве в борьбе с загрязнением морской среды Черного моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных ситуациях;
- Протокол о защите морской среды Черного моря от загрязнения, вызванным захоронением.
- Протокол о сохранении биоразнообразия и ландшафтов Черного моря, включающий «Список видов, важных для Черного моря» (2002 г.).

Необходимо отметить, что Бухарестская Конвенция охватывает весьма широкий круг вопросов относительно улучшения экологического состояния в Черноморском регионе [8, с. 294-297]. Обращает внимание, что среди поднятых проблем практически не выделяются свойственные черноморской акватории проблемы. Нормы Бухарестской Конвенции следуют за общемировыми проблемами, оставляя не затронутыми специфические локальные вопросы Черного моря.

Анализ практики применения норм и положений Бухарестской Конвенции приводит к выводу о необходимости существенного изменения ее положений. Основной смысл таких изменений должен заключаться, как представляется, в усилении международно-правового влияния на формирование национальных экологических норм и стандартов, а также создании четкого механизма реализации международной и внутригосударственной ответственности в случае нарушения экологических норм [9, с. 58; 10 с. 178].

Подобный подход позволил бы отразить специфику черноморского морского бассейна и сформировать региональные процедуры необходимые для установления и соблюдения экологических стандартов.

Думается, что еще одной значимой проблемой, связанной с действующими экологическими стандартами на Черноморской акватории, является распространение норм Бухарестской Конвенции исключительно на территориальное море причерноморских государств. На сегодняшний день отсутствует надлежащая правовая основа для борьбы с загрязнением морской среды с судов государств, не являющихся участниками Бухарестской Конвенции, в исключительной экономической зоне. Таким образом, основной задачей для охраны Черноморской акватории является тесное сотрудничество причерноморских государств для создания экологически-правовых норм, действие которых распространялось бы не только на внутренние воды и территориальное море, но и за их пределы. Особые условия экосистемы Черного моря вызывают необходимость предусмотреть более жесткие стандарты хозяйственной деятельности в регионах приморских государств.

Представляются недостаточными рамочные соглашения, действующие по вопросам охраны и защиты Черного моря. Особо важным является вопрос предотвращения нанесения и компенсации экологического ущерба акватории судоходством иностранных государств.

В пределах территориального моря приморские государства последовательно осуществляют контроль за соблюдением своего национального законодательства относительно защиты и охраны морской среды от загрязнения судоходством, однако в исключительных экономических зонах такой контроль существенно ослабевает, что непременно приводит к загрязнению акватории Черного моря при плавании иностранных судов.

Существенно повысить степень защиты морской среды, способствовать скорейшему достижению целей, прописанных в универсальных и региональных документах и, тем самым, стать решением данной проблемы может интеграция действующих в национальном и международном праве стандартов судоходства на исключительные экономические зоны Черного моря.

В силу естественных факторов, сформировавших географическое положение Черного моря, на нем отсутствуют участки, на которые распространялся бы режим открытого моря, предусмотренный Конвенцией ООН по морскому праву - море полностью разделено на исключительные экономические зоны прибрежных государств. Указанная специфика обуславливает уникальную возможность установления единых экологических стандартов, касающихся мореплавания, хозяйственной и иной деятельности на всей акватории Черного моря. Необходимо, чтобы Черное море рассматривалось как единый комплекс для осуществления причерноморскими государствами природоохранных мер, только тогда такие меры могут стать достаточно эффективными для защиты акватории от загрязнения.

В соответствии со статьей 56 Конвенции ООН по морскому праву, прибрежные государства имеют в исключительной экономической зоне юрисдикцию в отношении защиты и сохранения морской среды. Таким образом, причерноморские государства наделены правом установить особый природоохранный режим в черноморском регионе. Как уже говорилось выше, статья 211 Конвенции по Морскому праву разрешает устанавливать международные нормы и стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды, действуя через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию. Следовательно, причерноморским государствам необходимо согласованно определить экологические стандарты для всей акватории Черного моря и представить единый проект в Международную Морскую Организацию [11, с. 21] в Лондоне, такой вариант учитывает принцип суверенного равенства и равного учета интересов всех заинтересованных государств.

В настоящий момент складывается ситуация, при которой приморские государства устанавливают свои собственные экологические нормы независимо друг от друга, что не может оказать положительного влияния на общую экологическую обстановку черноморской акватории. Во-первых, сложившая система разобщенного регулирования приводит к различной степени загрязнения отдельных участков Черного моря. В связи с его естественным замкнутым строением это означает загрязнение всего водоема в целом. Во-вторых, многообразие существующих правовых норм различных государств сильно затрудняет свободу судоходства в акватории для иностранных государств. В-третьих, неурегулированность исключительных экономических зон и загрязнение их судами неприбрежных государств также пагубно влияет на состояние Черного моря.

Другим особо важным аспектом, влияющим на экологическую политику приморских государств, является площадь черноморского водосборного бассейна, которая включает в себя территории более чем 20 государств, большинство из которых не являются прибрежными. Учитывая, что большая половина водных поступлений в акваторию Черного моря обеспечивается за счет речного стока, особо актуальным и значимым становится экологическое состояние рек, несущих в него свои воды [12]. На сегодняшний день негативная экологическая ситуация в черноморской акватории в значительной мере обусловлена низким качеством речной воды. Данное обстоятельство опосредует вывод о необходимости вовлечения в сферу регионального экологического сотрудничества не только прибрежные государства, но и государства, расположенные в границах водосборного бассейна.

Подводя итог необходимо отметить, что согласованных усилий одних только прибрежных государств будет недостаточно для решения существующих экологических проблем Черного моря. Установление единых, императивных экологических стандартов для мореплавания не имеет смысла, так как в море ежедневно поступают миллионы кубометров загрязненной речной воды. В этой связи актуальным становится вопрос о субрегиональном трансграничном сотрудничестве государств, без которого интересы

причерноморских стран не могут быть защищены в необходимой степени, а также о заинтересованности других государств региона в экологическом сотрудничестве.

Решением данной проблемы представляется создание единого международно-правового документа, подписанного всеми причерноморскими государствами, а также государствами, на территории которых расположены реки, впадающие в Черное море, в котором будут установлены обязательные нормы, позволяющие снизить уровень загрязнения и удерживать его на допустимом уровне, а также закрепляющие ответственность за превышение допустимого уровня загрязнений. Думается, что такой документ существенно облегчит международное судоходство, определив единые на всей черноморской акватории нормы и правила для судоходства.

Пристатейный библиографический список:

1. Secretary-General's message on World Oceans Day. 08 June 2018 [Электронный ресурс] // URL: <https://clck.ru/SXJH6>
2. The Greenpeace Report about scale of accumulated environmental damage in Russia. 04.03.2020 [Электронный ресурс] URL: <https://greenpeace.ru/news/2020/03/04/doklad-greenpeace-jeksperty-ocenili-masshtaby-nakoplennoy-jekologicheskoy-ushherba-v-rossii/>
3. Интервью с руководителем отдела морской санитарной гидробиологии Института морских биологических исследований им. А.О. Ковалевского РАН, кандидатом биологических наук Алемовым С.В. День Черного моря: стало ли оно чище за последние 20 лет. От 31.10.2016 [Электронный ресурс] // URL: <https://tass.ru/v-strane/3747932>
4. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10.12.1982 // Собрание законодательства РФ. 1 декабря 1997 г. N 48. Ст. 5493.
5. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов от 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78) [Электронный ресурс] URL: <http://docs.cntd.ru/document/901764502>
6. Конвенция о защите Черного моря от загрязнения от 21.04.1992 [Электронный ресурс] URL: <http://docs.cntd.ru/document/901892843>
7. The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution [Электронный ресурс] URL: <http://blacksea-commission.org>
8. Скаридов, А. С. Морское право в 2 т. Том 2. Международное морское коммерческое право: учебник для вузов / А. С. Скаридов. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва: Издательство Юрайт, 2020. — 225 с.
9. Чумаченко В.А. Современные правовые проблемы международного сотрудничества в области защиты и сохранения морской среды от загрязнения и пути их преодоления // Океанский менеджмент. 2020. №2 (7). — с. 57-59.
10. Валиуллина К.Б. Международно-правовая охрана и защита Мирового океана от загрязнения: дис. канд. юрид. наук: 12.00.10 / К.Б. Валиуллина. — Казань, 2018. — 250 с.
11. Беленко Т.А. United Nations Development Program – Global Environmental Facility (UNDP-GEF) Black Sea Environmental Programme. Black Sea Ecosystems Recovery Project. Экологические проблемы Чёрного и Азовского морей – естественнонаучные и социальные аспекты. – Таганрог, 2014. – 96 с
12. Международная морская организация [Электронный ресурс] URL: <https://www.imo.org>

Для цитирования: Коляда Н.И. Международно-правовая борьба с загрязнением Черного моря / Научный руководитель: Н.А. Чернядьева, д.ю.н, доцент, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Крымский филиал ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия», г. Симферополь // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С.37-41.

Нукуева К.М.

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

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ В АКВАТОРИЯХ КАСПИЙСКОГО МОРЯ

Аннотация. В данной статье рассматриваются вопросы, относящиеся к правовому регулированию предотвращения загрязнения с судов в акваториях Каспийского моря. В частности автором были рассмотрены такие вопросы как главные причины загрязнений с судов и были исследованы разные действующие акты содержащиеся в национальных законодательствах, региональных и двухсторонних соглашениях, а также в международных конвенциях, которые регулируют вопросы загрязнения моря с судов. В дополнение были даны некоторые выводы и решения проблемы загрязнения моря на законодательном уровне.

Ключевые слова: Каспийское море, экологическая безопасность, загрязнение моря, окружающая среда, Международное морское право, законодательные акты, международные договоры, прикаспийские государства.

LEGAL REGULATION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SHIPS AT THE CASPIAN SEA

Abstract. This article discusses issues related to the legal regulation of the prevention of pollution by ships at the Caspian Sea. In particular, the author considered such issues as the main causes of pollution from ships and researched various existing acts contained in national legislation, regional and bilateral agreements, as well as in international conventions that regulate the issues of marine pollution by ships. In addition, some conclusions and solutions to the problem of sea pollution at the legislative level were given.

Keywords: Caspian Sea, environmental safety, pollution of the Sea, environment, International Maritime Law, legislative acts, international treaties, Caspian states.

На Земле есть такого рода водные объекты, которые благодаря своей уникальности нуждаются в установлении особого правового режима охраны окружающей среды. К числу такого рода водных объектов относится и Каспийское море.

На состояние среды Каспийского моря негативное воздействие оказывает развитие нефтяной промышленности. Разливы небольшого масштаба случаются, как правило, во время транспортировки нефти с танкера на танкер и с танкера на нефтеперерабатывающий завод. В Каспийском море в настоящее время танкеры ежегодно перевозят около 14 млн. тонн нефти. При этом за один год эти танкеры совершают примерно 2500 рейсов. Столь интенсивное движение судов в акваториях Каспийского моря значительно увеличивает вероятность крупных аварий. И особенно учитывая погодные условия в Каспийском море и неудовлетворительное техническое состояние некоторых судов, что в свою очередь увеличивает вероятность аварийных ситуаций на море. Поэтому, для того чтобы избежать сильного экологического загрязнения с судов в акваториях Каспийского моря, требуется разработка правового регулирования.

Такого вида действующие акты содержатся в национальных законодательствах, региональных и двухсторонних соглашениях, а также в международных конвенциях, которые регулируют вопросы загрязнения моря с судов.

Одно из таких соглашений - "Двухстороннее Соглашение между Республикой Казахстан и Российской Федерацией о разграничении дна северной части Каспийского моря 1998 года". В соответствии со статьей 6 которой "стороны защищают и сохраняют экологическую систему Каспийского моря и все ее компоненты. В этих целях Стороны самостоятельно или совместно принимают все возможные меры и сотрудничают для сохранения биологического разнообразия Каспийского моря".

Основная региональная Конвенция по защите окружающей среды Каспийского моря – «Тегеранская Конвенция», также известная как Рамочная Конвенция по защите морской среды Каспийского моря. Конвенцией предусматривается ряд мер по предотвращению, снижению и контролю загрязнения Каспийского моря из разных источников, в том числе загрязнение с судов. В соответствии со статьей 9 части III "все прибрежные государства, входящие в каспийскую пятерку, должны принимать все надлежащие меры для предотвращения, контроля и сокращения загрязнения с судов".

Но, к сожалению, специалисты считают, что Конвенция не играет той всеобъемлющей роли, которая предусмотрена ее текстом. Причина состоит в том, что государства не исполняют достаточно точно свои обязательства по Конвенции. Поэтому существует необходимость учреждения межгосударственного органа по мониторингу и контролю морской среды.

В то же время в Конвенции не предусмотрен исполнительный орган, который бы мог ставить вопрос об ответственности неисполняющего государства.

В дополнение, поскольку указанная конвенция носит рамочный характер, она регулирует только общие положения. И с целью осуществления этих установочных положений Рамочной конвенции представляется необходимым скорейшее принятие прикаспийскими странами Протокола по защите морской среды Каспийского моря от загрязнения с судов.

"Конвенции о правовом статусе Каспийского моря" также регламентирует положения относительно защиты окружающей среды Каспийского моря. Согласно статье 15 "стороны обязуются защищать и сохранять экологическую систему Каспийского моря и все ее компоненты".

Также Конвенция МАРПОЛ - 73/78, Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков, и Боннская конвенция (которая ставит своей целью сохранение наземных и морских мигрирующих животных) регламентируют положения по защите морской среды, которые на мой взгляд могут привести к минимизации загрязнения акваторий Каспийского моря.

В дополнение существуют национальные законодательства. В Республике Казахстан действуют "Правила по предотвращению загрязнений с судов", которые в большей мере ссылаются на положения Конвенции МАРПОЛ.

В Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации и Республики Азербайджан правовым аспектам предотвращения загрязнения морской среды посвящены главы XVIII и XIX.

Основываясь на вышеупомянутом можно заключить следующие выводы:

1. Для экологической безопасности Каспия необходимо принять прикаспийскими государствами "Протокола по защите морской среды Каспийского моря от загрязнения с судов". Это позволило бы реализовать установочные положения Рамочной конвенции. Следует учредить межгосударственный орган по мониторингу и контролю морской среды.

2. Необходима единая стандартизация, единые нормативные, методические и правовые документы регулирующие совместные действия прикаспийских государств по защите морской среды в процессе эксплуатации морских судов, которые бы минимизировали негативное техногенное воздействие на экосистему Каспия.

3. Конвенцией не предусмотрен исполнительный орган, который бы мог ставить вопрос об ответственности неисполняющего государства.

Таким образом, данные предложения совместно с реализацией уже действующих конвенций по защите морской среды, на мой взгляд может привести к минимизации влияния судов на окружающую среду Каспийского моря.

Пристатейный библиографический список:

1. Каспийский филиал Института океанологии им. П.П. Ширшова РАН (КФ ИО РАН) под руководством директора учреждения Владимира Борисовича Ушницева. Главные экологические проблемы Каспийского моря. Режим доступа: URL: <http://casp-geo.ru/glavnye-ekologicheskie-problemy-kaspijskogo-morya/>.
2. Соглашение между Российской Федерацией и Республикой Казахстан о разграничении дна северной части Каспийского моря в целях осуществления суверенных прав на недропользование от 5 апреля 2003 года. Режим доступа: URL: <http://docs.cntd.ru/document/901889338>.
3. Рамочная Конвенция по защите морской среды Каспийского моря (англ. Framework Convention for the Protection of the Marine Environment of the Caspian Sea) от 4 ноября 2003 г. вступила в силу 12 августа 2006 года. Режим доступа: URL: <http://docs.cntd.ru/document/420383107>.
4. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря 12 августа 2018 года. Режим доступа: URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5328>.
5. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78). Режим доступа: URL: <http://volgainsur.ru/2010-02-21-19-48-42/25-1973-.html>.
6. Кодекс торгового мореплавания (КТМ РФ) от 30.04.1999 N 81-ФЗ. Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/popular/shipping/>.
7. Правила по предотвращению загрязнений с судов Республики Казахстан от 30 июля 2019 года. Режим доступа: URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1900019157>.
8. Тагиева Севиндж Чингизкызы. Международно-правовая защита среды Каспийского моря. Автореферат и диссертационная работа. М.. 2012. - 31 с.
9. Шинкарецкая Галина Георгиевна. Правовые проблемы охраны окружающей среды Каспийского моря, 2019 год.

Для цитирования: Нукуева К.М. Правовое регулирование предотвращения загрязнения с судов в акваториях Каспийского моря // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С.41-43.



РАЗДЕЛ VI. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ**Скрынник А.М.***Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ.**Кафедра процессуального права юридического факультета, к.э.н., доцент***СИСТЕМА УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ПО ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ
ПЛАВСОСТАВА ДЛЯ СУДОВ РЕЧНОГО, ОЗЕРНОГО ФЛОТА И СУДОВ ТИПА
«РЕКА-МОРЕ» В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ И СССР: КРАТКИЙ ИСТОРИКО-
ПРАВОВОЙ АСПЕКТ**

Аннотация. Проведено краткое исследование историко-правовой ретроспективы системы учебных заведений по подготовке кадров плавсостава для речного и озерного плавания и судов типа «река-море» в Российской империи и СССР (РСФСР, УССР, БелССР, КазССР, ЛатССР)

Ключевые слова: система, плавсостав, речные учебные заведения, речные техникумы, речные училища, институты водного транспорта, академия речного флота, обучающиеся, студенты, курсанты

**THE SYSTEM OF EDUCATIONAL INSTITUTIONS FOR TRAINING PERSONNEL
FOR RIVER, LAKE AND RIVER-SEA VESSELS IN THE USSR: A BRIEF
HISTORICAL AND LEGAL ASPECT**

Abstract. A brief study of the historical and legal retrospective of the system of educational institutions for training personnel for river transport of the USSR was conducted

Keywords: system, floating staff, river educational institutions, river technical schools, river schools, water transport institutes, river fleet Academy, students, cadets

Для функционирования сложной общетранспортной системы Российской империи до 1917 года кадры специалистов-водников готовились в ничтожном количестве. В XIX – начале XX века подготовка инженеров для всех видов транспорта велась только в двух высших учебных заведениях: Петербургском и Московском институтах инженеров путей сообщения, имевших водные факультеты. Учебный план этих факультетов был рассчитан только на подготовку инженеров-гидротехников. В институтах в основном обучались студенты из дворянских семей или высших слоев чиновничества. За 108 лет существования высшей транспортной школы (с 1809 по 1917 гг.) лишь малая часть выпускников предназначалась для работы на водном (речном) транспорте. В то же время, среди них вовсе не было инженеров по судовождению, судовым силовым установкам, эксплуатации флота, механизации перегрузочных работ в портах, экономике [1].

Немногом лучше обстояло дело с кадрами специалистов «среднего командного звена» плавсостава судов речного и озерного флота. 18 октября 1887 года в Нижнем Новгороде на благотворительные средства было открыто «Речное Училище» – первое в России подобное образовательное учреждение [2]. Задача училища в Уставе была сформулирована следующим образом: «сообщение озерным и речным судоходцам и парходным механикам научных сведений, необходимых для улучшения их практической деятельности». Училище состояло из двух классов с годичным сроком обучения, в каждом классе имелось два отделения: судоводительское и судомеханическое. Позже курс обучения увеличился до двух, а затем и трех лет.

15 декабря 1899 года было открыто Речное Училище в г. Благовещенске [3]. В училище обучалось 3 класса судоводителей и 2 класса судомехаников. В том же 1899 году существовавшие с 1876 года Рыбинские мореходные классы были преобразованы в Речное Училище [4].

10 июня 1902 г. было утверждено общее Положение о речных училищах ведомства путей сообщения. Речные Училища могли быть учреждены двух разрядов: училища I разряда разделяются на 3 класса (приготовительный и 2 специальных), а училища II разряда – на 2 класса. Речные Училища содержались за счет общественных и сословных учреждений, частных обществ и лиц, с пособием от казны или без него, а также на средства государственного казначейства. Для поступления в Речное Училище I разряда был необходим 16-летний возраст и знание курса двухклассного сельского училища – для

приготовительного класса, городского училища по положению 1872 г. – для первого специального класса. Для поступления в Речное Училище II разряда был необходим 18-летний возраст и знание курса одноклассного училища. Кроме того, требовалось предварительное плавание на паровых судах: не менее 3 месяцев – для приема в первый специальный класс училища I разряда и не менее 12 месяцев – для поступления в училище II разряда. Для получения аттестата, кроме выдержания теоретического испытания, требовалась служба на паровых судах во время прохождения курса или по окончании его не менее 18 месяцев [5].

22 декабря 1904 года было открыто Речное Училище в г. Казани [6]. 25 июня 1912 года был принят одобренный Государственным Советом и Государственной Думой Закон, Высочайше утверждённый Николаем II «Об основании Речного Училища первого разряда в городе Перми», а 14 июля 1913 года оно было открыто [7]. Естественно этого было недостаточно, поэтому в подавляющем большинстве командные должности плавсостава – капитанов и машинистов (механиков) на речных судах в этот период занимали практики, выбившиеся из низов: боцманы, матросы, штурвалные, помощники машинистов, масленщики, кочегары.

27 декабря 1918 г. на заседании коллегии Астраханского районного управления водного транспорта (Рупвод) было принято Решение об открытии в г. Астрахани речного училища [8], а 15 декабря 1920 г. по инициативе Сибирского ЦК профсоюзов водников было основано Омское речное училище [9].

После 1920 года существующие речные училища были преобразованы в техникумы водных путей сообщения, которые существовали до коренной реорганизации технических учебных заведений, начиная с 1930 года [10].

Также следует отметить, что в 1919-1921 году существовала Высшая школа водного транспорта при Петроградском политехническом институте, а в 1920-1921 году – Высшая школа водного транспорта при Казанском политехническом институте [1].

Наряду с командными кадрами плавсостава на речном транспорте был занят многочисленный отряд рядового плавсостава трудящихся – матросов, рулевых, машинистов, масленщиков и др. Специфика речного транспорта с его сезонностью работы, а также раздробленностью плавсостава на мелкие, временные коллективы накладывали свой отпечаток на его социальную структуру.

В начальный период советской власти в РСФСР (1917-1920 гг.) подготовку кадров рабочих специальностей осуществляли: профтехшколы (срок обучения 3-4г.), школы-клубы на предприятиях для общеобразовательной, профессиональной и политической подготовки работающей молодёжи (2 г.), школы ученичества для подготовки рабочих начальных разрядов (5-6 месяцев).

После 20-х гг. в стране были созданы школы фабрично-заводского ученичества (далее, ШФЗУ), положившие начало новому, социалистическому типу профессионально-технических учебных заведений. Имелись ФЗУ промышленные, ж.-д., речного и морского транспорта, сельского хозяйства, строительные и др. Вначале срок обучения был 3-4 г., а с 30-х гг. – 1-2 года.

В системе Государственных трудовых резервов СССР (организована в 1940 году) были приняты уже 3 новых типа профессионально-технических учебных заведений: школы фабрично-заводского обучения (далее, ШФЗО), ремесленные училища (далее, РУ) и железнодорожные училища. РУ (срок обучения - 2 года) готовили квалифицированных рабочих для промышленности, транспорта, связи и др., а ШФЗО (срок обучения - 6 месяцев) – рабочих массовых профессий для угольной, горнорудной, металлургической, нефтяной и пищевой промышленности. Училища комплектовались по призыву (мобилизации), а также за счёт свободного приёма молодёжи окончившей 7-летнюю общеобразовательную школу, а ШФЗО – начальную школу. Учащихся находились на полном государственном обеспечении: питание, форменное обмундирование, проживание, обучение. Массовая подготовка кадров рядового плавсостава речного флота на тот период включала: курсовые мероприятия, индивидуально-бригадное ученичество, учебно-курсовые комбинаты, ФЗУ и РУ.

В связи с выходом в свет Постановления ЦИК СССР, СНК СССР от 23.07.1930г. «О реорганизации вузов, техникумов и рабфаков» и постановления ЦИК СССР, СНК СССР от 11.09.1930г. «Об установлении единой системы индустриально-технического

образования» произошла коренная реорганизация существующих вузов, техникумов и рабфаков. Организация и управление учреждениями рабочего образования и заочного обучения для подготовки и переподготовки кадров водного транспорта, было передано от Народного комиссариата просвещения СССР в Народный комиссариат путей сообщения СССР. Постановлением ЦИК СССР, СНК СССР от 11.09.1930 г. введены типы специалистов с различными уровнями квалификации: инженеры, техники, квалифицированные рабочие.

Соответственно, их подготовка должна была осуществляться в: высших технических школах, на индустриально-технических факультетах высших учебных заведений и в промышленных академиях; средние технические школы (техникумы) для подготовки среднего технического персонала; профессионально-технические школы, школы фабрично-заводского ученичества и низшие профессионально-технические школы – для подготовки кадров низшего звена.

В этот период образуются «рабочие техникумы», прообраз будущих заочных отделений учебных заведений водного транспорта.

В 1930г. были выделены из политехнических и путей сообщения и созданы 3 института инженеров водного транспорта: Ленинградский (ЛИИВТ) [11], Нижегородский институт инженеров речного транспорта (НИИРТ, с 1932 года – Горьковский институт инженеров водного транспорта, ГИИВТ) [12] и Одесский институт инженеров водного транспорта (ОИИВТ), которые готовили инженерные командные кадры для береговой инфраструктуры водного (речного и морского) транспорта. В 1930 году в Сибирском (Томск) институте путей сообщения был выделен водный факультет, который в 1932 году был преобразован в Сибирский институт инженеров водного транспорта. В связи с нехваткой контингента он вскоре был закрыт и только 15 мая 1951 года постановлением Совета Министров СССР №1456, был создан Новосибирский институт инженеров водного транспорта (в настоящее время Сибирский государственный университет водного транспорта) [13].

Большое внимание стало уделяться наряду с дневным и заочному обучению. 13 июля 1931-го года приказом № 170 Наркомвода СССР из Центрального Политехнического Института Путей Сообщений в Москве выделяется Заочный Политехнический Институт Водного Транспорта (ЗПИВТ).

При филиалах заочного института создаются сектора, отделы и Учебно-Консультационные Пункты – УКП. Они действовали во многих городах. В дальнейшем они стали организовываться в рамках ИПВК – Институтов повышения квалификации. В РСФСР в 1931-м году действовало четыре сектора ЗПИВТ: Ленинградский, Волжский, Сибирский и Дальневосточный. При чём, что удивительно и симптоматично – в Москве, несмотря на созданный Центральный институт заочного обучения, начал действовать отдел заочного сектора Ленинградского института водного транспорта – ЛИВТа [1].

В 1931г., после образования Народного комиссариата водного транспорта СССР (далее, наркомвод), вопросы организации и управления учреждениями образования для подготовки и переподготовки кадров речного транспорта, было передано ему. В этот период «рабочие техникумы» преобразовываются в «речные техникумы».

В целях улучшения практической подготовки судоводителей и продвижения молодых специалистов на командные должности приказом наркомвода от 19.11.1935г. на судах речного флота были введены должности штурманских учеников.

Подготовку кадров квалифицированных рабочих осуществляли школы фабрично-заводского ученичества, также была организована сеть учебно-курсовых комбинатов с круглогодичной непрерывной технической учебой и краткосрочных рабочих курсов. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 09.04.1939г. наркомвод был разделен на Наркомат морского флота (далее, наркомморфлот) и Наркомат речного флота. Наркомречфлоту были переданы: речной и озерный флот; речные порты и пристани; судоремонтные и судостроительные заводы и другие предприятия и учреждения речного флота, в том числе – учебные заведения по подготовке кадров для речного транспорта (флота и береговой инфраструктуры).

Подготовку кадров высшего управленческого звена с 1936г. по 1940г. осуществляла Академия водного транспорта наркомвода (была образована постановлением СНК СССР от 20.10.1935г.). Постановлением СНК СССР №865 от 02.08.1938г. «Об академиях

наркоматов (ведомств)» было установлено, что, подготовка кадров высшего звена для речного транспорта в Академии водного транспорта осуществляется по направлению: организация перевозок и грузовая работа, с выдачей выпускникам диплома «инженер-эксплуатационник». Подготовка кадров велась в течение 4-х лет без отрыва от производства (заочно) и в течение 1,5 года – с отрывом от производства (очно). Академия была отнесена к высшим учебным заведениям СССР. С 01.01.1941г. на основании совместного постановления ЦК ВКП (б) и СНК СССР от 19.11.1940г. «Об академиях наркоматов», Академия водного транспорта была упразднена [1].

В 1941г. началась Великая Отечественная война (далее, ВОВ). На начало ВОВ в системе речного транспортного образования СССР осуществляли деятельность по подготовке кадров плавсостава ряд речных техникумов, которые готовили командные кадры плавсостава, а также судоводительские факультеты ЛИИВТа и ГИИВТа, которые так же готовили руководящие кадры для береговой инфраструктуры. Возраставший объём перевозок судами речного флота на внутренних водных путях и потери личного состава судов потребовали принятия срочных мер по подготовке кадров плавсостава для восполнения их убыли.

Большую помощь в пополнении судов кадрами плавсостава сыграл приказ народного комиссара речного флота СССР Зосимы Алексеевича Шашкова № 234 от 25 августа 1943 года «О введении на речном транспорте института воспитанников-юнг». Они вливались в составы палубных и машинных команд, взваливая на свои детские плечи далеко не детские обязанности матросов и кочегаров, рулевых, мотористов и масленщиков. Многим из них не было и шестнадцати лет. Большая часть из них были членами семей потомственных работников речного флота, чаще всего это были ребята, потерявшие родителей. Основными наставниками юнг на судах были капитаны и механики. Они, передавая свой опыт молодым юнгам, помогали быстрейшему усвоению специалиста речного флота. Уже через непродолжительное время юнги могли самостоятельно шуровать топки паровых судовых котлов, запускать, эксплуатировать и останавливать судовые двигатели внутреннего сгорания, выполнять работы по обслуживанию судовых систем и вспомогательных механизмов. Их ровесники, пришедшие работать в составе палубной команды, быстро освоили управление судном, научились правильно преодолевать перекаты, водить суда в тиховодах и на стремнине. Так в трудах пароходских проходили военные будни. Нельзя не оценить большую поддержку речного флота малолетними ребятами и девушками в те далекие и очень тяжелые военные дни 1944 и 1945 годов.

Школы юнг речного флота – это начальные профессиональные учебные заведения, образованные на базе береговых судоремонтных предприятий и пароходствах. Во время Великой Отечественной Войны эти школы, работая в тяжелых условиях, не прерывая теоретических и практических занятий непосредственно на действующих судах, готовили смену плавсоставу речного флота. Преподавателями и воспитателями юнг были люди, прошедшие большую школу творческого роста на судах: капитаны, штурманы, механики и их помощники. Учеба в таких школах была хорошим «полигоном» для воспитания в курсантах высоких человеческих качеств: жизненного оптимизма, высокого чувства долга и чести, товарищества, мужества и отваги, глубоких знаний и профессионализма. В школах было все необходимое: учебный корпус, общежитие, медпункт, учебные мастерские, столовая, которые дали молодым речникам, у которых зачастую не осталось никого из родных, крышу над головой, бесплатное питание, воспитание. Особой гордостью юнг была установленная им бесплатно к ношению флотская форма одежды: фуражка-бескозырка черная суконная с лентой, суконная синяя фланелька с воротником флотским, тельняшка, черные брюки и блестящая латунная бляха с якорем [14].

Успехи наступательных операций Красной Армии и Военно-Морского флота к 1944 г. коренным образом изменили положение на фронтах ВОВ. На освобожденной от фашистских захватчиков советской земле развернулись работы по восстановлению разрушенного хозяйства. В этот период руководство страны, придавая большое значение деятельности речного транспорта и перспективам дальнейшего развития внутренних водных перевозок, приняли ряд судьбоносных решений об улучшении подготовки командных кадров для него. Распространившееся в условиях военного времени обучение командного плавсостава речного транспорта на краткосрочных курсах имело много

недостатков. Все это требовало решительного изменения системы водно-транспортного образования. 16 июня 1944г. было принято эпохальное постановление Государственного Комитета Обороны СССР (высший орган управления страной в ВОВ) за № 6055 «О мероприятиях по подготовке командных кадров речного флота» (далее, постановление ГКО-6055). Данным постановлением предписывалось создание учебных заведений нового типа – закрытых речных училищ (по типу военно-морских учебных заведений), путем реорганизации существующих речных техникумов [15].

Во исполнение постановления ГКО-6055 на базе речных техникумов были созданы первые средне-технические учебные заведения закрытого типа: Благовещенское, Горьковское, Ленинградское и Омское речные училища.

Зачисленные на обучение в средние речные училища закрытого типа были переведены на полное государственное обеспечение: бесплатное военно-морское питание, бесплатное военно-морское обмундирование, стипендия и коллективное проживание в общежитиях (экипажах) по нормам курсантов военно-морских училищ, обучающиеся в них получили правовой статус «курсант».

Приказом Заместителя НКВМФ и Председателя ВКВШ №409/423 от 26 августа 1944 года были введены в действие: – перечень мореходных и речных училищ НКМФ и НКРФ, с указанием специализации; – положение о военно-морской подготовке в мореходных и речных училищах. С 1944 г. по 1958(61) г. в речных училищах велась подготовка офицеров (младший лейтенант) запаса по ВУС ВМФ [16].

Распоряжением ГКО СССР от 08.03.1945 года № 7734 «Об организации в Риге речного училища», в г. Рига было организовано речное училище закрытого типа. В нем был создан военно-морской цикл по подготовке офицеров запаса ВМФ и отделение ВМФ, выпускавшее офицеров для действующих речных военных флотилий. Однако постепенно их количество уменьшалось, и упор сделали на подготовку специалистов для гражданского речного флота. В те годы по Даугаве ходило много барж, буксиров и речному флоту нужны были кадры. В 1956 году Рижское речное училище было расформировано. В августе 1956 года Рыбинский речной техникум приказом Министра речного флота РСФСР № 69-пр реорганизуется в речное училище закрытого типа, в которое влилось расформированное Рижское речное училище [17].

Законом СССР от 15.03.1946г. наркомречфлот СССР был преобразован в Министерство речного флота СССР (далее, минречфлот СССР).

В дальнейшем, на основании постановления Совета Министров СССР № 3092 от 01.09.1947г. «О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта» (далее, ПСМ СССР № 3092) были реорганизованы в речные училища: Астраханский, Велико-Устюгский и Молотовский речные техникумы, с распространением на них действие Постановления ГОКО от 16 июня 1944 г. № 6055. Для обеспечения квалифицированными кадрами речного транспорта восточных районов предписывалось реорганизовать к началу 1948 - 1949 учебного года ранее реорганизованное в 1944 году Омское речное училище в Омское высшее речное училище, распространив на него действие Постановления ГОКО от 5 марта 1944 г. № 5311 «О мероприятиях по подготовке командных кадров морского флота». Однако, по неизвестным истории причинам, этого сделано не было. И в системе речного транспорта СССР (в отличие от морского транспорта) Омское высшее речное училище (и других высших речных училищ закрытого типа) создано не было [18].

ПСМ СССР № 3092 предписывалось организовать в III и IV кварталах 1948 года на базе предприятий минречфлота СССР одиннадцать школ ФЗО с контингентом учащихся по 150 человек и 2 ремесленных училища с контингентом учащихся по 250 человек и укомплектовывать действующие и организуемые на базе предприятий минречфлота СССР ремесленные училища и школы ФЗО для подготовки: котельщиков, судоплотников и кузнецов, как правило, подростками мужского пола в возрасте: для школ ФЗО – 17 лет и для ремесленных училищ – 15 лет. Разрешить минречфлоту СССР организовать дополнительно в 1947 - 1948 гг. учебные пункты при пароходствах и бассейновых управлениях пути.

Приказом минречфлота СССР № 431 от 2 ноября 1949 года для подготовки речников-практиков было разрешено организовывать Школы командного состава речного флота (ШКС).

Для подготовки руководящих квалифицированных кадров речного флота минречфлоту СССР ПСМ СССР № 3092 было разрешено организовать в г. Ленинграде Академию речного транспорта с использованием помещения Ленинградского института инженеров водного транспорта. Академия речного транспорта осуществляла подготовку кадров высшего управленческого звена для речного транспорта с 1949г. по 1956г. и имела в своем составе 2 факультета: эксплуатационный – готовил высший комсостав для флота и портов и, промышленный – готовил высший комсостав для промышленных предприятий (ССЗ и СРЗ и др.). На обучение принимались работники речного флота не старше 45 лет, имеющие законченное высшее образование и стаж руководящей работы в системе министерства речного флота или Главсевморпути не менее 5 лет. Слушателям, окончившим академию, выдавался аттестат. В 1953г. Академия речного флота была объединена с Академией морского флота, но с 1955г. (после разделения минморречфлота на ММФ и МРФ) возобновила свою деятельность автономно. Была упразднена на основании постановления СМ СССР № 1218 от 31.08.1956г. С 1978г. кадры высшего управленческого звена для речного транспорта готовились в Академии народного хозяйства при СМ СССР (в настоящее время – РАНХ и ГС).

В 1949 году был образован Всесоюзный Заочный Техникум Речного Транспорта – ВЗТРТ при Московском речном техникуме.

В дальнейшем были реорганизованы и вновь созданы следующие речные училища закрытого типа: Якутское (1952г.), Ростовское-на-Дону (1953г.), Красноярское (1954г.), Новосибирское (1956г.), Рыбинское (1956г.), Петрозаводское (1962г.), Лимендское (1964г.), Усть-Кутское (1969г.), Киевское (1969г.), Уфимское (1979г.) [19].

В систему учебных заведений минречфлота СССР до 1953 года входил Чарджоуский речной техникум (был образован в 1935г.), готовивший кадры для Среднеазиатского речного пароходства и с 1954 года входивший в систему учебных заведений минморфлота СССР [1].

В 1953г. минречфлот СССР, минморфлот СССР и Главное управление Северного морского пути при СМ СССР (далее, ГУСМП) были объединены в одно министерство – Министерство морского и речного флота СССР (далее, минморречфлот СССР), которое в 1954г. вновь разделилось на самостоятельные министерства морского и речного флота. ГУСМП осталось при ММФ. Пеледуйское (Якутия) арктическое судостроительное училище закрытого типа ГУСМП было реорганизовано путем присоединения к Красноярскому речному техникуму (в дальнейшем, училищу) минречфлота СССР.

В 1956 году была принята новая схема государственного управления речным транспортом в СССР – образовано Министерство речного флота РСФСР (далее, минречфлот РСФСР), Главные управления речного флота при Совете Министров УССР, БелССР, КазССР и ЛатССР. С учетом этого, некоторые учебные заведения речного транспорта были переподчинены союзным республикам: Киевский речной техникум, Гомельский речной техникум, Семипалатинский речной техникум.

Постановлением Совета Министров СССР № 1028-489 от 6 сентября 1958 года «Об отмене военно-морской подготовки курсантов в Астраханском, Благовещенском-на-Амуре, Велико-Устюгском, Новосибирском, Пермском, Ростовском-на-Дону и Рыбинском речных училищах Министерства речного флота РСФСР» военно-морская подготовка офицеров запаса в 7 речных училищах была отменена. С 1958 (61) года по 1990 год в соответствии с Положением о военной подготовке учащихся (курсантов) средних специальных учебных заведений (речных училищ) по программе старшин запаса ВМФ, выпускникам речных училищ присваивалось воинское звание - старшина 2-ой статьи запаса ВМФ.

К началу 60-х годов на речном транспорте заканчивалось создание предпосылок для начала, смешанного «река-море» плавания. Был сформирован облик новых судов «река-море», разработаны и утверждены проекты двух из них, № 781 «Балтийский» и № 791 «Волго-Балт», головные суда были спущены на воду в 1962 году, начато серийное строительство судов обоих проектов на судостроительных заводах страны, завершалась реконструкция Волго-Балтийского водного пути, экономика страны стремительно развивалась и обеспечивала строящиеся суда грузовой базой, Госплан равномерно распределял грузы между пароходствами страны для организации оптимальной

перевозки, договоры купли-продажи, идущих на экспорт товаров, заключались на условиях СИФ.

В Беломорско-Онежском пароходстве уже в течении двух лет находились в эксплуатации суда типа «река-море» для плавания в морских прибрежных районах, построенные по заказу СССР в Финляндии, типа «Онежский» и «Беломорский». Мореходность и прочность судов типа «Беломорский» была признана Морским Регистром Судоходства достаточной для выполнения данными судами рейсов в морском прибрежном плавании.

В навигацию 1962 года на линии: порты Белого моря – порты Прибалтики, через Беломорско-Балтийский канал, Онежское озеро, реку Свирь, Ладожское озеро, реку Нева, работали 10 судов река-море. К началу навигации 1963 года пароходство задействовало уже 20 судов.

Основной проблемой того времени в Беломорско-Онежском пароходстве была нехватка кадров, лозунг «Кадры решают всё», в то время был актуален и полностью отражал остроту момента. А нехватка кадров возникла потому, что до 1961 года в пароходстве в основном находились в эксплуатации речные суда и только на Белом море несколько морских буксиров занимались буксировкой морских лихтеров. Поэтому, когда в сентябре 1961 года, Петрозаводская РЭБ (Ремонтно-эксплуатационная база) получила первое судно река-море плавания теплоход «Онежский-12», а к началу навигации весной 1962 года, ещё два судна типа «Онежский», четыре типа «Медвежьегорск» и два типа «Беломорский», то остро встал вопрос, где взять кадры, у которых были бы и морские и речные рабочие дипломы. В то время были либо морские, либо речные специалисты, других не было.

Тогда было принято решение организовать в Ленинграде при ЛИВТе (Ленинградский институт водного транспорта), имеющего в своем составе морское судоводительское отделение, краткосрочные курсы для подготовки штурманов малого плавания, под надзором капитана Ленинградского морского торгового порта. Первыми курсантами этих курсов в системе минречфлота РСФСР. 1 февраля 1962 года стали капитаны речных судов Беломорско-Онежского пароходства. Все выпускники получили из рук капитана Ленинградского морского торгового порта, вкладывая штурманов малого плавания к речным дипломам капитанов. Кроме подготовки своих специалистов, пароходство принимало на работу специалистов плавсостава с морского флота.

Весной 1962 года старшие механики судов Беломорско-Онежского пароходства прошли 90 часовые курсы по программе «Эксплуатация судовых механизмов в морских условиях», которые были организованы при учебно-курсовом комбинате пароходства. По окончании курсов они получили вкладывая в речные дипломы механиков.

К началу навигации 1963 года большая группа судоводителей прошла курс «Малого морского судовождения» при Ленинградском речном училище, которые в навигацию пошли на суда «река-море» в должности вторых и третьих помощников капитана. Таким образом, на период ближайших навигаций «кадровый голод» удалось преодолеть.

В 1962 году Совет Министров РСФСР принял решение об организации Петрозаводского речного училища закрытого типа, в котором планировали обучать специалистов для речных судов, а также судоводителей и механиков для судов типа «река-море», которым выдавали после окончания морские и речные документы. В 1963 году состоялся первый набор курсантов, в дальнейшем из его стен вышли тысячи высококлассных специалистов для работы на судах типа «река-море». С этого периода подготовку кадров плавсостава по специальности «морское судовождение» для работы на судах типа «река-море» стали осуществлять многие речные училища и речные техникумы [20].

Положение о выпуске судов смешанного «река-море» плавания в море, было утверждено директивой № ГРМ-1031 от 18 июля 1963 года. Положение и директива были разосланы капитанам морских портов в Белом, Балтийском, Азовском, Черноморском и Каспийском морях, и оно действовало до 1968 года.

В 1979 году в связи с возросшими потребностями Московско-Окского водного бассейна в инженерах-эксплуатационниках, управленцах и других специалистах отрасли на базе Московского филиала Ленинградского института водного транспорта был создан

Московский институт инженеров водного транспорта (МИИВТ). В январе 1989 года вышло распоряжение Совета министров СССР и Совета Министров РСФСР о создании на базе Московского института инженеров водного транспорта, Московского речного техникума и СПТУ-202 единого учебного комплекса – Московский институт водного транспорта (МИВТ), позднее ставший МГАВТом (Московской Государственной академией водного транспорта, в настоящее время является филиалом ГУМРФ) [11].

14 июля 1990 года Министерство речного флота РСФСР было упразднено и его функции переданы вновь образованному Концерну речного транспорта (Росречфлот). На 1990 г. в составе Министерства речного флота РСФСР находилось 21 пароходство: 1. Северное речное пароходство, г. Архангельск; 2. Беломорско-Онежское речное пароходство, г. Петрозаводск; 3. Северо-Западное речное пароходство, г. Ленинград; 4. Западное речное пароходство, г. Калининград; 5. Волжское объединенное речное пароходство, г. Горький; 6. Московское речное пароходство, г. Москва; 7. Камское речное пароходство, г. Пермь; 8. Бельское речное пароходство, г. Уфа; 9. Пароходство «Волготанкер», г. Куйбышев; 10. Волго-Донское речное пароходство, г. Ростов-на-Дону; 11. Кубанское речное пароходство, г. Краснодар; 12. Печорское речное пароходство, г. Печора; 13. Обь-Иртышское речное пароходство, г. Тюмень; 14. Енисейское речное пароходство, г. Красноярск; 15. Ленское речное пароходство, г. Якутск; 16. Амурское речное пароходство, г. Хабаровск; 17. Западно-Сибирское речное пароходство, г. Новосибирск; 18. Восточно-Сибирское речное пароходство, г. Иркутск; 19. Иртышское речное пароходство, г. Омск; 20. Вятское речное пароходство, г. Киров; 21. Сухонское речное пароходство, г. Вологда, 11 бассейновых управлений водных путей, 3 управления судоходных каналов, 128 портов, 109 промышленных предприятий. Суда общего пользования составляли свыше 16 тыс. единиц. Судоходные пути имели протяжённость 100 тыс. км. Перевозки грузов составляли 560-580 млн. тонн [21].

В непосредственном подчинении Главного управления речного флота при Совете Министров УкрССР, находились следующие пароходства: 1. Верхне-Днепровское речное пароходство, г. Киев и Нижне-Днепровское речное пароходство, г. Херсон.

В непосредственном подчинении Главного управления речного флота при Совете Министров БелССР, находились следующие пароходства: 1. Днепро-Двинское речное пароходство, г. Гомель.

В непосредственном подчинении Главного управления речного флота при Совете Министров КазССР, находились следующие пароходства: 1. Верхне-Иртышское речное пароходство, г. Семипалатинск.

В непосредственном подчинении Главного управления речного флота при Совете Министров ЛатССР, находились следующие пароходства: 1. Западно-Двинское речное пароходство, г. Рига.

В непосредственном подчинении Главного управления речного флота при Совете Министров ЛитССР, находились следующие пароходства: 1. Неманское речное пароходство, г. Каунас.

В непосредственном подчинении Главного управления речного флота при Совете Министров ЭстССР, находились следующие пароходства: 1. Чудское пароходство, г. Тарту.

В конце 1990 года образовательную деятельность в сфере подготовки плавсостава для судов внутреннего водного плавания и судов типа «река-море» в СССР осуществляли: четыре высших учебных заведения: ЛИВТ; ГИИВТ; НИИВТ; МИВТ и двадцать одно среднее специальное учебное заведение: 17 речных училищ закрытого типа минречфлота РСФСР – Благовещенское, Ленинградское, Горьковское имени И.И. Кулибина, Омское, Пермское, Астраханское, Велико-Устюжское, Лимендское, Красноярское, Новосибирское, Петрозаводское, Якутское, Рыбинское имени В.И. Калашникова, Усть-Кутское, Уфимское, Ростовское-на-Дону, Киевское (Главречфлота минтранса УССР), и 4 техникума – Казанский речной техникум минречфлота РСФСР, Куйбышевский речной техникум минречфлота РСФСР, Семипалатинский техникум речного флота Минобразования КазССР и Светлогорский индустриальный техникум Минобразования БелССР, а также ряд учебно-курсовых комбинатов, находившихся в ведении речных пароходств и бассейновых управлений пути, 16 ПТУ и ТУ, находившихся в ведении Государственного Комитета СССР по профессионально-

техническому образованию, но готовивших кадры для речного флота [22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32].

Краткий вывод. На всем протяжении истории, с момента зарождения в Российской империи и своего дальнейшего развития в СССР, историко-правовой аспект системы учебных заведений по подготовке кадров плавсостава для речного и озерного плавания, а также получившее развитие в 60-х годах плавание судов типа «река-море» в морских районах, претерпела значительные изменения, выразившиеся в количественных и качественных параметрах. На прочный фундамент речного образования, заложенный в Российской империи, было настроено добротное здание обучения речному флотскому делу в советский период. Основные традиции, заложенные в Российской империи, продолженные в СССР и умноженные на новые принципы и идеи организации и управления системой речного транспортного образования, продолжают в современный период развития России, но уже в другом виде и в другом качестве.

Пристатейный библиографический список:

1. Советский речной транспорт. 1917-1941. Коллектив авторов. Изд-во Мысль, 1987
2. River-school.vsuwt.ru // официальный сайт Нижегородского речного училища им. И.П.Кулибина
3. невельской.рф // официальный сайт Благовещенского речного училища
4. mgavt-gtu.ru // официальный сайт Рыбинского филиала ВГУВТ(Рыбинское Речное Училище)
5. Положение о речных училищах Ведомства путей сообщения; Штаты речных училищ Ведомства путей сообщения: Утв. 10 июня 1902 г. - Санкт-Петербург, 1902. - 11 с.; 22.//Российская государственная библиотека
6. vguvtkazan.ru // официальный сайт Казанский филиала ВГУВТ(Речной техникум)
7. vsuwt-perm.ru // официальный сайт Пермский филиал ВГУВТ
8. afvgavt.ru/fspo // официальный сайт Каспийского института морского и речного транспорта
9. omsk.ucheba.ru // официальный сайт Омского командного речного училища имени капитана В.И. Евдокимова
10. Справочник для поступающих в техникумы водных путей сообщения Северной области - Архангельск: Сев. райкомвод: Сев. вод. отд. просвещения, 1929 (типо-лит. Убеко-Север). - 18 с.; 22х17 см.
11. gumrf.ru // официальный сайт Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О.Макарова
12. vsuwt.ru // официальный сайт Волжского государственного университета водного транспорта
13. ssuwt.ru // официальный сайт Сибирского государственного университета водного транспорта
14. Селюнина Н.В. Институт юнг на водном транспорте в период Великой Отечественной войны//cyberleninka
15. Постановление Государственного комитета обороны СССР от 16 июня 1944 года № 6055 «О мероприятиях по подготовке командных кадров речного флота»// Госархив РФ. Фонд 5446. Опись 1
16. Калужный Р.Г. К вопросу о подготовке состава запаса ВМФ в высших учебных заведениях гражданских наркоматов 1944-1945 гг.//Интернет-журнал «МУНДИР», выпуск 17.
17. Распоряжением ГКО СССР от 08.03.1945 года № 7734 «Об организации в Риге речного училища»//Госархив РФ. Фонд 5446. Опись 1
18. Постановление Совета Министров СССР от 01 сентября 1947 года № 3092 «О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта» (приказ минречфлота СССР от 04.09.1947 № 254) //КонсультантПлюс
19. Курдин В.А., Саратов В.Ф. Речной транспорт в 1946-1985 годах. М.: Транспорт, 1987г.
20. Беломорско-Онежское пароходство, 1940-2007годы, от него до дальних морей // Составители: Ю. П. Лежнев, В. Д. Мерта
21. Паршин В.Г. Органы управления речным транспортом России// www.proza.ru
22. Справочник для поступающих в морские и речные техникумы/Нар. ком. реч. флота СССР. Нар. ком. мор. флота СССР. - Москва: Вод. транспорт, 1939. - 48 с.; ил.; 22 см.
23. Справочник для поступающих в речные техникумы/Наркомат речного флота СССР. - Москва: Изд-во Наркомречфлота СССР, 1941. - 27 с.
24. Справочник для поступающих в учебные заведения министерства речного флота СССР в 1945 году//dslib.ru
25. Справочник для поступающих во втузы Наркомречфлота СССР 1945 Москва изд. и 2-я тип. Речиздата
26. Справочник для поступающих в речные техникумы Министерства речного флота СССР/М-во реч. флота СССР. Центр. упр. учеб. заведений. - Москва : 1-я тип. Речиздата, 1947. - 36 с.; ил.; 16 см.
27. Справочник для поступающих в речные училища Министерства речного флота СССР/М-во реч. флота СССР. Центр. упр. учеб. заведений. - Москва: Изд. и 1-я тип. Речиздата, 1947. - 32 с.; ил.; 17 см
28. Справочник для поступающих в речные техникумы Министерства речного флота Союза ССР / М-во речного флота СССР. Глав. упр. учеб. заведений. - Москва: Изд. и 1-я тип. Речиздата, 1949. - 36 с.; ил.; 16 см.
29. Справочник для поступающих во Всесоюзный заочный техникум речного транспорта. Изд-во 1-ая тип. Речиздата. Москва, 1949 18 с.
30. Справочник для поступающих в институты инженеров водного транспорта Министерства речного флота Союза ССР. М-во речного флота СССР. Глав. упр. учеб. заведений. - Москва: Изд. и 1-я тип. Речиздата, 1949. - 28 с

31. Справочник для поступающих в высшие учебные заведения СССР в 190 году. Москва «Высшая школа», 1990
32. Справочник для поступающих в средние специальные учебные заведения СССР в 1990 году. Москва «Высшая школа», 1990

Для цитирования: Скрынник А.М. Система учебных заведений по подготовке кадров плавсостава для судов речного, озёрного флота и судов типа «река-море» в российской империи и ссср: краткий историко-правовой аспект // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С.44-53.

Тейкин М.С.

Юридический советник, ООО «Кинросс Дальний Восток», Магадан

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ КАК ПЕРСПЕКТИВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ В МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ

Аннотация. В статье рассматривается стратегическое и экономическое значение Северного морского пути в международных морских перевозках. Автор определяет преимущества и недостатки арктической дороги и делает вывод об экономических выгодах для России данного направления в будущем.

Ключевые слова: Северный морской путь, Арктика, Суэцкий канал, морские перевозки.

NORTHERN SEA ROUTE AS A PROMISING DIRECTION IN INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORTATIONS

Abstract. This paper is about strategic and economic value of Northern Sea Route in international maritime transportations. The author defines advantages and disadvantages of this arctic road and makes conclusions about its economic benefits for Russia in future.

Keywords: Northern Sea Route, Arctic, the Suez Canal, maritime transportations.

На сегодняшний день существуют два главных морских пути между Европой и Азией:

- 1) через Средиземное море, Суэцкий канал и Индийский океан;
- 2) по арктическим морям, через Северный морской путь.

Второй вариант следования судов в значительной степени пролегает по акватории России, что нашло своё отражение в законодательстве, включая юридическое определение Северного морского пути.

Согласно п. 1 ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединёнными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнёва в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар [1].

По Северному морскому пути расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока 14 000 км, а через его альтернативу Суэцкий канал – 23 000 км [2]. Расстояние от Роттердама (Голландия) до Йокогамы (Япония) через Суэцкий канал составляет 22 540 км, а через Северный морской путь – 9 230 км, что на 59 % короче [3].

Очевидно на первый взгляд преимущество арктической дороги, если брать исключительно фактор расстояния; однако на сегодня имеются значительные препятствия для существенного увеличения грузоперевозок по данному маршруту.

Главный недостаток Северного морского пути – короткий навигационный период. Большую часть года арктические моря покрыты льдами, необходимо пользоваться ледокольной проводкой, что существенно увеличивает расходы. Напротив, плавание через Суэцкий канал и Индийский океан осуществляется в чистой воде, что значительно дешевле плавания во льдах. Второй недостаток, вытекающий из первого:

неблагоприятные погодные условия, могущие вызвать задержку доставки грузов, что влечёт за собою экономический ущерб всем участвующим в перевозке сторонам.

Немаловажным фактором, играющим не в пользу перевозок по Северному морскому пути, является привычность и оттого кажущаяся безальтернативность Суэцкого канала в международных морских перевозках между Европой и Азией. Перевозки южным путём осуществляются со второй половины XIX века. Напротив, регулярные перевозки по Северному морскому пути начались лишь в период СССР, когда имела место жёсткая конфронтация со странами Запада; в тех условиях было трудно предположить как возможность для советского руководства использовать в коммерческих грузоперевозках путь следования в «закрытых» акваториях, так и желание европейских и азиатских производителей товаров – при наличии альтернативного пути – везти грузы на судах идеологического соперника и в его же водах (риск различного рода осложнений перевешивал все плюсы короткого пути). Северный морской путь в советское время использовался почти исключительно для каботаж.

В настоящее время ситуация совершенно иная, и не только в идеологической сфере, где напряжение спало.

В течение ряда лет наблюдается таяние арктических ледников, что облегчает судоходство и увеличивает период навигации. Если Северный морской путь невыгодно использовать в коммерческих целях круглый год (плавание возможно и зимой – путём использования дорогостоящей ледокольной проводки, но экономически оно пока что невыгодно), в период с начала июля по конец октября – в течение четырёх месяцев – данный путь может составить конкурентоспособную альтернативу пути через Суэцкий канал. При этом разведанные запасы природных ресурсов в бассейне Северного Ледовитого океана существенным образом увеличивают экономическое значение присутствия арктических стран здесь, что повышает стратегическое значение региона.

В новых условиях перевозка по Северному морскому пути имеет реальные перспективы роста, а её значение существенно вырастает. Россия, давно присутствующая в регионе и располагающая мощным ледокольным флотом и арктическими портами, имеет хорошую возможность получить значительную прибыль в будущем. Кроме того, нельзя забывать о нестабильной ситуации с пиратством возле Сомалийского полуострова, представляющим опасность на пути следования из Красного моря в Индийский океан; прохождение в бассейне Северного Ледовитого океана исключает данный фактор полностью.

России необходимо активизировать работу по увеличению грузоперевозок, осуществляемых из иностранных портов, Северным морским путём как для извлечения экономической выгоды, так и для усиления своего стратегического присутствия в Арктике.

В первую очередь необходима соответствующая законодательная база. В последние годы принимаются нормативные акты, призванные обеспечить юридическую опору в регионе.

Имеются разработанные Правила плавания в акватории Северного морского пути, утверждённые Постановлением Правительства России от 18 сентября 2020 года № 1487 [4].

Одним из основных национальных интересов России в подп. «д» п. 5 Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года названо развитие Северного морского пути в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации Российской Федерации [5].

В подп. «и» п. 21 Морской доктрины в качестве одной из задач названо создание условий для сохранения Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации с возможностью международного использования, конкурентоспособной по отношению к традиционным морским маршрутам по качеству транспортных услуг и безопасности мореплавания [6].

В новых условиях нарастающего стратегического противостояния в Арктике жизненно важно присутствие России в регионе – не только военное, но и экономическое. В таких условиях увеличение коммерческих перевозок, следующих Северным морским путём, может принести значительную выгоду и усилить влияние России в Арктике. Для стабильного роста морских грузоперевозок необходимы развитая портовая

инфраструктура и ледокольный флот, что имеется в достаточной степени. Остаётся только привлекать клиентов и наращивать количество перевозок силами коммерческого флота под российским флагом. В будущем это может сыграть важную роль как при освоении арктической акватории, так и при перераспределении международных морских перевозок с Юга на Север – к экономической выгоде России.

Пристатейный библиографический список:

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (ред. от 13.07.2020) // Собрание законодательства РФ. 03.05.1999. № 18. Ст. 2207.
2. Елена Мационг. Риски Арктики. Может ли Северный морской путь составить конкуренцию Южному, через Суэцкий канал? // Российская газета. Столичный выпуск. № 18 (7776). 28.01.2019. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rg.ru/2019/01/28/mozhet-li-severnyj-morskoj-put-sostavit-konkurenciiu-iuzhnomu.html>.
3. Северный морской путь. Значение и текущее состояние. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cargotime.ru/analitika/severnyj-morskoj-put/>.
4. Постановление Правительства России от 18.09.2020 № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» // Собрание законодательства РФ. 28.09.2020. № 39. Ст. 6064.
5. Указ Президента России от 05.03.2020 № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 09.03.2020. № 10. Ст. 1317.
6. Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом России 26.07.2015) // СПС КонсультантПлюс.

Для цитирования: Тейкин М.С. Северный морской путь как перспективное направление в международных морских перевозках // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С. 53-55.

Щербинин Н.В.

Студент ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫХ ГРУЗОВ

Аннотация. Практически во всех странах законодательство регулирует производство продовольственных товаров, однако в реальности нередки случаи попадания некачественного или даже потенциально опасного для конечного потребителя в экспортный или импортный грузопотоки. Можно заметить, что и государственный надзор за качеством и безопасностью не является унифицированным во всём мире. Таким образом, возникает необходимость вести регулирование в сфере перевозок продовольствия с целью не допустить некачественные товары к вывозу из страны, а также не позволить ввезти в страну аналогичную продукцию. Именно различные экспертизы, тесты, осмотры и прочие мероприятия, связанные с определением уровня безопасности товара, помогают снизить к минимуму вероятность попадания в руки потребителя продукции, которая не удовлетворяет фитосанитарным/санитарным/карантинным и прочим нормам.

Ключевые слова: Сертификаты безопасности продукции, Экспертиза, РосСельхозНадзор, Транспортное средство, Соглашение СПС.

LAW REGULATION OF FOOD CARGO TRANSPORTATION

Abstract. In almost all countries, legislation regulates the production of food products, but in reality it is frequent case when wrong goods get into export or import cargo flows. The state supervision of quality and safety is not uncommon all over the world. Thus, there is a need to regulate the transportation of food in order to prevent low-quality goods from being exported from the country, as well as to prevent the import of similar products into the country. There are examinations, tests, inspections and other measures related to determining the level of product safety. They minimize the chance of products that don't match phytosanitary/sanitary/quarantine and other standards getting into the hands of the consumer.

Keywords. Certificates of safety of products, an expertise, RosSelhozNadzor, a vehicle, the Agreement on the international carriage of perishable foodstuffs.

В первую очередь, стоит дать чёткое определение термину «продовольственный груз» – это все транспортируемые товары, которые являются продуктами питания, а также сырьём из которых делаются продукты питания. Таким образом, продовольственными грузами можно назвать: овощи, фрукты, ягоды, мясо, рыбу, морепродукты, орехи, грибы, мясокопчености и мясопродукты, безалкогольные напитки, алкоголь, растительные масла, молоко и молочные продукты (включая сыры), орехи, крупы, хлебобудничные продукты, кондитерские изделия и прочие. В отдельную группу стоит

выделить пищевые полуфабрикаты: замороженные пельмени, замороженные овощные смеси, замороженные блины, готовые котлеты для бургеров и т.п. Как известно, продовольственные товары экспортируются не только развитыми странами, но и развивающимися экономиками (со средним или слабым развитием). Например, главные экспортеры бананов – это Эквадор и Коста-Рика; активно экспортируют апельсины ЮАР, Египет, Марокко; основными экспортерами кофейных зёрен являются Бразилия, Вьетнам и Колумбия; активно экспортируют манго Пакистан, Перу, Бразилия; активно экспортируют мандарины такие страны, как Аргентина, Пакистан, Китай и Абхазия (непризнанное государство); Индия активно экспортирует рис и бобовые продукты. Чтобы обеспечить фитосанитарную, санитарную и карантинную защиту государства, вводятся соответствующие фитосанитарные, санитарные и карантинные меры. Причиной этого является то, что в некоторых странах экспортерах при производстве продовольственных товаров к санитарии относятся крайне безразлично, в некоторых странах распространены болезнетворные организмы и токсины в продуктах питания, в некоторых странах в сфере сельского хозяйства свирепствуют паразиты и вредители. Следовательно, иногда импортный товар не отвечает тем нормам безопасности страны-импортёра. Контроль, как за экспортом, так и за импортом продовольственных товаров ведет специальный государственный контролирующий орган – федеральная служба по фитосанитарному и ветеринарному надзору (РосСельхозНадзор), которая находится в ведении Министерства Сельского Хозяйства РФ. Именно этот орган выдаёт специальные разрешения (сертификаты) для ввоза или вывоза из РФ соответствующей продукции, эти разрешения являются документом международного образца, которые свидетельствуют о безопасности той или иной продукции. Функция РосСельхозНадзора – это обеспечить безопасность населения страны от болезней, токсинов, вредных микроорганизмов, паразитов, вредных добавок, переносчиков болезней, недопустимых химических соединений, вредителей и прочего, что представляет потенциальную опасность. Это значит, что затаможка и растаможка (таможенные формальности) продовольственных грузов невозможны до получения необходимых разрешений от РосСельхозНадзора.



Рис. 1. Банановая плантация, Эквадор. На подобных предприятиях по выращиванию часто встречаются нарушения санитарно-эпидемиологических и прочих норм, касающихся безопасности продукции.

ИСТОЧНИКИ ПРАВА ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫХ ГРУЗОВ

- Федеральный закон от 30.03.1999 № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения»
- Данный закон говорит об обязанности индивидуальных предпринимателей и юридических лиц обеспечивать безопасность для здоровья человека пищевых продуктов, кроме всего прочего, при их транспортировке; а также осуществлять производственный контроль, в том числе посредством проведения лабораторных исследований и испытаний, за соблюдением санитарно-эпидемиологических требований и проведением санитарно-противоэпидемических (профилактических) мероприятий при транспортировке продукции.
- СП 2.3.6.1066-01 Санитарно-эпидемиологические требования к организациям торговли и обороту в них продовольственного сырья и пищевых продуктов.
- СанПиН 2.3.2.1324-03 Гигиенические требования к срокам годности и условиям хранения пищевых продуктов. Устанавливает общие требования к перевозке пищевых продуктов.

- Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 N 880 «О принятии технического регламента Таможенного союза ТР ТС 021/2011. О безопасности пищевой продукции»
- Приказ Министерства транспорта РФ от 30 июля 2014 г. N 211. Устанавливает порядок выдачи свидетельства о соответствии международным нормам (Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок).
- Постановление Правительства РФ от 16.09.2013 N 807 «О внесении изменений в Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации». Постановление уполномочивает Министерство транспорта Российской Федерации: назначать испытательные станции к выполнению работ по контролю соответствия нормам, установленным указанным Соглашением СПС, назначать экспертов для проверки эффективности специального транспортного средства, например – рефрижераторного контейнера.
- Вышеперечисленные нормативные и законодательные акты устанавливают фундаментальные требования для получения сертификата, который необходим для подтверждения безопасности продовольственного товара.

СЕРТИФИКАТЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРОДУКЦИИ

Всего существует три типа сертификатов для перевозки продовольственных грузов: фитосанитарный, ветеринарный, карантинный. Фитосанитарный сертификат подтверждает безопасность продукции растительного происхождения. Ветеринарный сертификат подтверждает безопасность продукции животного происхождения. Карантинный сертификат оформляется для перевозки груза растительного/животного происхождения исключительно по территории РФ (подтверждает также безопасность продукции), не является документом международного образца. Фитосанитарный и Ветеринарный сертификаты являются документами международного образца, заполняются на русском и английском языках.

Товары растительного происхождения, безопасность которых подтверждается фитосанитарным сертификатом: овощи, фрукты, злаки, зерно, крупы, хлебопродукты, ягоды, приправы, специи, сухофрукты, кофе, чай и прочее.

Товары животного происхождения, безопасность которых подтверждается санитарным сертификатом: мясо, рыба, мёд, дрожжи, морепродукты, мясопродукты, мясокопчёности, молоко и молочные продукты, и прочее.

Чтобы получить необходимый сертификат необходимо направить заявку в федеральную службу по фитосанитарному и ветеринарному надзору соответствующего субъекта РФ, предоставить образцы продукции, предоставить продукцию для визуального осмотра экспертом государственного контролирующего органа, выполнить прочие требования для подтверждения безопасности продукции. Далее – в здании РосСельхозНадзора можно получить нужный сертификат.



Рис. 3. Фитосанитарный сертификат для перевозки фруктово-травяного чая. Фитосанитарный сертификат РФ.



Рис. 4. Фитосанитарный сертификат для перевозки груза «салат латук». Фитосанитарный сертификат Республики Беларусь.



Рис. 5. Фитосанитарный сертификат для перевозки груза «мандарины». Фитосанитарный сертификат Республики Казахстан.



Рис. 6. Фитосанитарный сертификат Украины (украинского образца).



Рис. 7. Фитосанитарный сертификат КНР (китайского образца).



Рис. 8. Ветеринарный сертификат (русский образец).



Рис. 9. Ветеринарный сертификат (белорусский образец)



Рис. 10. Карантинный сертификат для перевозки ржаного меда исключительно по территории РФ.



Рис. 11. Ветеринарный сертификат для перевозки меда по территории Таможенного Союза (существуют единые формы ветеринарных сертификатов ТС)

ПРОЧИЕ ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫХ ГРУЗОВ.

Рассмотрим сначала экспортную операцию – когда товар вывозится из РФ. Документы на вывоз продовольственного груза:

- Сертификат происхождения товара (получается в торгово-промышленной палате конкретного субъекта РФ)
- Внешнеэкономический контракт/ Паспорт сделки (необходима при сумме сделки более 50 000 USD)
- ДТ/ГТД – Таможенная декларация товара
- Счёт-фактура (инвойс)
- Товарно-Транспортная Накладная (ТТН)
- Международная ж/д накладная/ CMR (автонакладная)
- Коносамент (подтверждение договора морской перевозки, товарораспорядительный документ, морская накладная)
- Техническая документация, паспорт качества
- Упаковочный лист (т.е. Packing List)
- Документ о таможенной стоимости продукции, документ об уплате таможенных платежей.
- При экспорте в ЕС российский товар должен получить сертификат СЕ (Сертификат СЕ (Conformité Européenne) – документ, служащий подтверждением соответствия продукции требованиям Европейского союза.).
- Подтверждением соответствия продукции требованиям Таможенного Союза – является сертификат ЕАС.

Далее – рассмотрим импортную операцию:

- Внешнеэкономический контракт/ Паспорт сделки (Sales contract)
- Инвойс (Invoice)
- Packing List
- CMR/Bill of Landing.
- Сертификат происхождения.
- Уставные документы экспортера, содержащие информацию о специфике его деятельности.
- Документы об услугах посредников, брокеров и других участников сделки.
- Счета на перевозку груза.
- Таможенная декларация, выданная в государстве-экспортере продукции.
- Страховка на партию товаров.
- Документы, подтверждающие факт оплаты импорта (в том случае, если по условиям внешнеэкономического контракта предусмотрена предоплата за товары).
- Документация об уплате таможенных сборов, пошлин, НДС.

- Лицензия (авторское соглашение) на ввозимую продукцию.
- Детальная калькуляция себестоимости 1 единицы товара.
- Декларация на груз (для валютного контроля операции).

Как было уже сказано ранее – вне зависимости от операции, будь это экспорт или импорт, груз (перевозимая продукция) должна пройти контроль со стороны РосСельхозНадзора и получить соответствующий сертификат для того, чтобы пройти таможенные формальности по ввозу/вывозу.

Стоит также помнить, что в международных перевозках используются не только вышеперечисленные три сертификата, а также иные разрешительные документы:

- Разрешение согласно «Конвенции о международной торговле видами фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения» - CITES (СИТЕС).
- Гигиенический сертификат.
- Лицензия на импорт алкоголя.
- Разрешение от Органов внутренних дел, ФСБ, Минсвязи, Федеральной службы контроля над оборотом наркотиков, Министерства здравоохранения (в зависимости от вида ввозимой продукции – электроника, оружие, наркотические средства, лекарственные препараты и т.д.)

Кроме того, для ввоза специфической продукции могут потребоваться буклеты, образцы или технический паспорт. А в зависимости от кода номенклатуры товара ВЭД и нормативных требований таможенной службы, нужно будет представить ряд дополнительных документов.

В зависимости от ТВЭД экспортируемого товара – может потребоваться экспортная лицензия или импортная лицензия. Такая лицензия выдаётся Министерством Экономического Развития и Торговли РФ.

Сертификаты происхождения товара:

1. Форма СТ-1 – для стран СНГ, импорт из которых не облагается налоговыми пошлинами и НДС.
2. Форма А – для США, Канады, Европейского союза, Турции и других стран, подпадающих под льготную налоговую ставку – 25%.
3. Общая форма – для всех остальных стран.

ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫХ ГРУЗОВ

Могут использоваться: реф-контейнеры, рефрижераторные вагоны, рефрижераторные суда, авторефрижераторы и прочее.

Перед перевозкой каждого режимного груза, в том числе и продовольственного, транспортное средство должно пройти очистку, дезинфекцию и пр. Для того, чтобы соответствовать всем гигиеническим и санитарным требованиям, обеспечить сохранность груза при перевозке.

Отдельно стоит выделить мероприятие РТИ-тест. РТИ тест (с англ. Pretrip inspection) служит для проверки правильной работоспособности контейнера. Эта проверка де-юре гарантирует, что реф-контейнер готов для перевозки продовольственного груза (т.е. может контейнер способен поддерживать определенный режим).

Также обратить внимание стоит на табличку КБК (“паспорт контейнера”), которая расположена на дверях контейнера. Такая табличка подтверждает, что реф-контейнер удовлетворяет всем эксплуатационным требованиям для перевозки грузов. Для новых контейнеров – освидетельствование через 5 лет после ввода в эксплуатацию, для старых – через каждые 2 года. Освидетельствование всех важных показателей для эксплуатации контейнера проводятся государственными контролирующими органами.



Рис. 12. Табличка КБК – Контроль Безопасности Контейнера

Для других транспортных средства, указанных ранее, производится аналогичное освидетельствование (т.н. техническое освидетельствование), которое позволяет подтвердить пригодность транспортного средства для перевозки реф-грузов или сделать вывод, что транспортное средство не является пригодным для перевозки реф-грузов.

ЮРИДИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ГРУЗОПОТОКОВ ПРОДОВОЛЬСТВИЯ.

1. Контрабанда, а именно – так называемый “Серый груз”, это скрытие одного груза в другом или попытка скрыть реальный товар, который находится в состоянии транспортировки. Например, РФ регулярно обеспечивают контрабандными грузопотоками некоторые страны Таможенного Союза – Беларусь и Казахстан. В СМИ неоднократно освещались попытки провоза контрабанды алкоголя, сигарет, продуктов питания через границу РФ. При этом стоит сказать, что и в России бывают попытки вывезти контрабанду, например – известный трубопровод (так называемый водкопровод) из России в Эстонию, по которому в Эстонию поставлялась российская алкогольная продукция. Из ЕС также регулярно совершаются попытки ввоза контрабандной продукции, в основном – продукты питания в РФ.



Рис. 13. Контрабандный алкоголь японского производства



Рис. 14. Контрабанда финского сыра при перевозке шин

Обязательно стоит сказать, что контрабандная продукция всегда дешевле, чем легальный продукт, однако продукция, перевозимая нелегальным путём может оказаться некачественной, по причине нарушения условий транспортировки продовольственных грузов, а также – отсутствия государственного контроля качества и безопасности продукции. Следовательно, можно сделать вывод, что успешная перевозка контрабанды создаёт риск для конечного потребителя купить некачественный товар.

2. Эмбарго и прочие санкции.

Российское продовольственное эмбарго очень сильно ударило по перевозкам продовольствия из ЕС (и прочих дружественных ЕС стран – США, Канада, Австралия и пр.), они не только снизились, а вообще исчезли. Российское продовольственное эмбарго – это запрет ввоза в Россию отдельных видов сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых является государство, ранее вводившее экономические санкции против РФ. Такое действие вызвало повышение активности контрабандистов, которые начали нелегально провозить санкционные товары как через границу РФ, так и через Беларусь (т.н. реэкспорт). Это вызвало жёсткий ответ со стороны контролирующих органов, санкционная продукция (которую пытались провезти в РФ) стала подвергаться «утилизации». В общем, негативный эффект от возможных санкций и эмбарго, которые касаются перевозок продовольственных грузов, сохраняется до сих пор – отсутствие некоторых импортных продуктов на российских прилавках и уменьшение общего спроса на европейские (американские, канадские и пр.) продукты.



Рис. 15. «Утилизация» санкционных фруктов, де-факто являющиеся простым уничтожением еды

3. Бойкот продовольственных товаров отрицательно сказывается на спросе, таким образом снижаются объёмы продаж, снижаются поставки, уменьшается полезная нагрузка на транспортную сеть. Например, в связи с текущим политическим кризисом во Франции и противоречиями Правительства Франции с мусульманскими странами – в некоторых странах Ближнего Востока начинают отказываться от французских товаров. Другой пример – это бойкот турецких товаров в РФ, который впоследствии был преобразован в эмбарго.

4. Контрафактная продукция также негативно влияет как на экономику государства, так и гарантирует опасность для потребителя приобрести некачественный товар, при этом иногда контрафакт создает опасность для здоровья потребителя. Перевозка контрафакта также пресекается государственным контролирующим органом – ФТС РФ.



Рис. 16. Контрафактная продукция отрицательно влияет на состояния транспортной отрасли

ПЕРСПЕКТИВЫ.

Основными покупателями российских товаров растительного происхождения являются: Египет, Турция, Иран, Вьетнам, КНР, Беларусь, Саудовская Аравия и пр.

Основными покупателями российских товаров животного происхождения являются: КНР, Нидерланды, Южная Корея, Япония, Украина, Беларусь, Вьетнам, Казахстан.

Основными продавцами товаров растительного происхождения для РФ являются: КНР, Турция, Эквадор, Коста-Рика, Бразилия, Азербайджан, Парагвай, Беларусь.

Основными продавцами товаров животного происхождения для РФ являются: Беларусь, Бразилия, Аргентина, Чили, Китай, Парагвай, Индия, Вьетнам.

Таким образом в сфере торговли продовольственной продукцией РФ можно отметить наших основных торговых партнёров: КНР, Страны Латинской Америки (Бразилия, Чили и пр.), Страны ТС (Беларусь, Казахстан, и пр.).

Следует развивать торговые отношения с вышеуказанными странами-партнёрами РФ, углублять интеграцию в транспортной сфере, создавать унифицированные транспортные документы и сертификаты, вводить единые нормы по контролю безопасности продовольствия, и т.д.

Конечно, следует также – продвигать интеграцию вышеупомянутых стран в Таможенный Союз для упрощения всех транспортных операций, которые связаны с перевозками продовольствия.

Создание единых контролирующих безопасность продовольственных товаров органов также упростит взаимодействие стран в сфере торговли продовольствием, упростит все логистические процессы, которые связаны как с пересечением государственных границ, так и с перевозкой грузов в целом.



Рис. 17. Страны-участники ТС.

Пристатейный библиографический список:

1. Приказ министерства сельского хозяйства РФ от 27 октября 2016 года № 478 «Об утверждении форм фитосанитарного сертификата, реэкспортного фитосанитарного сертификата, карантинного сертификата» // СПС Консультант Плюс
2. Приказ Роспотребнадзора от 19.07.2007 № 224 (ред. от 04.04.2017) «О санитарно-эпидемиологических экспертизах, обследованиях, исследованиях, испытаниях и токсикологических, гигиенических и иных видах оценок» // СПС Консультант Плюс
3. Порядок выдачи санитарно-эпидемиологических заключений / утв. приказом Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека от 19 июля 2007 г. № 224 // СПС Консультант Плюс
4. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок // СПС Консультант Плюс
5. РД 31.11.25.00-96. «Правила морской перевозки продовольственных грузов. Общие требования» (вместе с «Инструкцией по вентилированию грузовых помещений судов») / утв. Приказом Росморфлота от 29.11.1996 № 43
6. Панфёров В.Н., Лысенко Н.Б. Хладотранспорт. Справочное пособие. -М.: МИИТ, 2009. - 72 с
7. Дзюба И. С. Перевозка скоропортящихся грузов. Пособие для курсового и дипломного проектирования. Гомель: БелГУТ, 1999 - 22 с
8. Официальный сайт федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору (Россельхознадзор) URL: <https://fsvps.gov.ru/>
9. Федеральная служба по ветеринарному и фитосанитарному надзору. Материал из Википедии — свободной энциклопедии URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Федеральная_служба_по_ветеринарному_и_фитосанитарному_надзору

Для цитирования: Щербинин Н.В. Правовое регулирование перевозок продовольственных грузов // Океанский менеджмент. 2020. № 4(9). С.55-63.



Информация для авторов

К публикации принимаются только материалы, соответствующие профилю периодического издания. Они должны быть актуальными, новыми, иметь научную и практическую значимость. Оригинальность текста не менее 60 процентов.

Статьи представляются в электронном виде по электронной почте journal@oceanlaw.ru

Объем публикации – до 1 а.л. (40 000 знаков с пробелами). Все статьи сдаются в текстовом редакторе Microsoft Word. Параметры страницы: поля верхнее и нижнее — 2 см, левое — 2 см, правое — 2 см; межстрочный интервал — 1,5, позиции табуляции стандартные (1,27 см), шрифт Times New Roman. Кегль шрифта — 12 пунктов. Переносы не допускаются.

Текст статьи рекомендуется структурировать с помощью полужирного с курсивным начертания и только курсивного начертаниям. Подчеркивание и выделение отдельных слов недопустимо.

Рисунки (диаграммы и графики) в тексте должны иметь заголовки, на каждый рисунок должна быть ссылка в тексте.

Рисунки сопровождаются подрисуночной подписью и должны быть выполняются в черно-белом варианте (в диаграммах использовать штриховку; на графиках разный тип линий и маркеров), условные обозначения (легенда) выносятся в подрисуночную подпись. Рисунки должны быть сделаны в формате, позволяющем производить их редактирование и изменение конфигурации без дополнительного обращения к авторам.

Таблицы должны иметь заголовки и на каждую таблицу должна быть ссылка в тексте. Номер таблицы выравнивается по правому краю, заголовок таблицы по центру.

Список литературы (источников) в статье размещается в конце текста под заголовком «Список источников и литература».

По каждому источнику необходимо указать общее количество страниц для книжных изданий, для статьи номера страниц, на которых она расположена.

Номера ссылок на источники размечаются по тексту в порядке упоминания в квадратных скобках ([]). При этом, если необходимо, указывается номер страницы источника (например, [1, с. 4]).

На первой странице указывается:

- название статьи на русском и английском языках;
- аннотация (до 400 знаков с пробелами) на русском и английском языках;
- ключевые слова (5-7) на русском и английском языках;
- информация об авторе(ах): фамилия, имя, отчество на русском и английском языках; ученая степень, ученое звание; место работы, должность; контактный телефон, свой электронный адрес.

Учиться чему-то новому - это всегда интересно. Это престижно!

Учебный центр «Океанский менеджмент»

*Лицензия на образовательную деятельность
Серия 78Л02 № 0001773 от 20 марта 2017 года*

Задача Центра состоит в повышении образования в области морского права.

Основным направлением деятельности является проведение:

- **краткосрочных и долгосрочных курсов повышения квалификации,**
Программы повышения квалификации направлены на совершенствование и (или) получение новой компетенции, необходимой для профессиональной деятельности, и (или) повышение профессионального уровня в рамках имеющейся квалификации.
- **курсов профессиональной переподготовки,**
Проводимые курсы и различные учебные программы направлены на получение компетенции, необходимой для выполнения нового вида профессиональной деятельности и приобретения новой квалификации.
- **тематических семинаров.**
Семинары проводятся как по программам Центра, так и могут быть организованы по запросу клиентов с указанием потребной тематики.

Наши программы:

MLA 0224	Морское право - 1	620 часов / 8 месяцев (диплом о повышении квалификации)
MLA 0225	Морское право - 2	288 часов / 4 месяца (диплом о повышении квалификации)
MLA 0227	Современное морское право. Вводно-ознакомительный курс	16 часов / 2 недели (сертификат о повышении квалификации)
MLA 0228	Правовое регулирование безопасности на море	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0229	Регулирование деятельности судового и портового агента	40 часа / 6 недель (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0230	Предотвращение загрязнения морской среды	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0231	Правовое обеспечение ответственного рыболовства и поддержания биоразнообразия	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0232	Правовое регулирование морского предпринимательства	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0233	Правовое регулирование морских научных исследований и подъема затонувшего имущества	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0234	Актуальные проблемы морского экологического права	24 часа / 3 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0235	Правовое обеспечение морской пограничной деятельности	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)
MLA 0236	Правовое обеспечение промышленной разработки морских минеральных ресурсов	32 часа / 4 недели (удостоверение о повышении квалификации)

WWW.OCEANLAW.RU

+7 (812) 495 – 13 - 91