



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

***ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ***

Выпуск 4(18) 2022

Научно-практический журнал

Санкт-Петербург

Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

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

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

Выходит ежеквартально в бумажной и в электронной версиях.

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

Журнал индексируется в системе РИНЦ (ID: 67324).



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

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: mla@oceanlaw.ru

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ТУ78-01944 от 25.10.2016

Контакты редакции

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: journal@oceanlaw.ru

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

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

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Отпечатано в типографии «Майер»

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

Тираж 100 экз. Подписано в печать 30.01.2022

На обложке – «Попавший в шторм». Louis Gabriel Eugène Isabey (French, 1803-1886)

© ООО «АМП», 2022

СОДЕРЖАНИЕ

Статьи публикуются в авторской редакции.

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

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Гасанова Т.И.

Участие РФ в международно-правовом сотрудничестве по запрещению бактериологического оружия..... 2

Ковалишина К.В.

Проблемы соблюдения прав человека в рамках реализации принципов соразмерности, справедливости и индивидуализации административного наказания 5

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Бразовская Я.Е.

Противоречивость судебной практики по спорам о возмещении расходов за репатриацию моряков 10

Ионова А.М.

К вопросу о делимитации континентального шельфа Арктики 14

Минзяк М.В.

Противоречия в реализации новых положений конвенций МАРПОЛ и КБО в международной морской практике 17

Цветкова Ю.С.

Проблемы и перспективы развития российского законодательства, регламентирующего полярный туризм 20

РАЗДЕЛ III. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С.

Проблемы непрерывного образования и обучения в морской отрасли 23

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Для цитирования: Гасанова Т.И. Участие РФ в международно-правовом сотрудничестве по запрещению бактериологического оружия / Крымский филиал ФГБОУВО «РГУП» // Океанский менеджмент. 2022. № 4(18). С. 2-5.

Гасанова Т.И.

студентка 3 курса

Крымский филиал ФГБОУВО «РГУП»

г. Симферополь

**УЧАСТИЕ РФ В МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ ПО ЗАПРЕЩЕНИЮ
БАКТЕРИОЛОГИЧЕСКОГО ОРУЖИЯ**

Аннотация. Статья посвящена комплексному исследованию вопроса об участии РФ в международно-правовом содействии в сфере запрещения бактериологического оружия в соответствии с нормами Конвенции 1972 г. Делается вывод о решительно отрицательном отношении России к применению бактериологического оружия, являющегося ужаснейшим видом оружия с колоссальными последствиями его применения. Также автор предлагает ряд мер, которые следовало бы осуществить на международном уровне.

Ключевые слова: бактериологическое (биологическое) оружие, Конвенция 1972 г., Хабаровский процесс, Совет безопасности ООН.

**PARTICIPATION OF THE RUSSIAN FEDERATION IN INTERNATIONAL LEGAL
COOPERATION ON THE PROHIBITION OF BACTERIOLOGICAL WEAPONS**

Abstract. The article is devoted to a comprehensive study of the question of the participation of the Russian Federation in international legal assistance in the field of the prohibition of bacteriological weapons in accordance with the norms of the 1972 Convention. The conclusion is made about Russia's resolutely negative attitude to the use of bacteriological weapons, which is the most terrible type of weapon with colossal consequences of its use. The author also suggests a number of measures that should be implemented at the international level.

Keywords: bacteriological (biological) weapons, 1972 Convention, Khabarovsk Process, UN Security Council.

Говоря об опасности биологического оружия, ООН отмечает, что биологическое оружие распространяет вызывающие болезни организмы или токсины для причинения вреда или уничтожения людей, животных или растений. Болезни, вызванные такими агентами, не ограничиваются границами отдельных государств и могут быстро распространиться по всему миру. Последствия преднамеренного высвобождения биологических агентов или токсинов государственными или негосударственными субъектами могут быть катастрофическими. Помимо гибели людей, применение такого оружия может привести к экологическим катастрофам, разрушительным экономическим потерям, эпидемиям [1].

Стоит заметить, что российское государство еще в лице СССР в 1950-начале 1960 гг. на фоне дискуссии о всеобщем разоружении выступило первым с предложением касемо ликвидации химического и биологического оружия, а также учреждения международного контрольного органа в составе всех государств, который должен был бы располагать всеми материальными условиями для проведения контроля по разоружению (XIV сессия Генассамблеи ООН, сентябрь 1959 г.).

Конструктивная позиция СССР и союзников на конференции, созванной Комитетом по разоружению повлияла на принятие резолюцией 2826 (XXVI) Генассамблеи ООН от 16 декабря 1971 г. окончательного текста Конвенции о запрещении разработки, производства и накопления запасов бактериологического (биологического) и токсинного оружия и об их уничтожении [2].

Указанная Конвенция является итоговым документом, который был принят после того, как государства-участники ООН осознали ужасность бактериологического оружия и последствий его применения, в частности, после событий Второй Мировой войны. Хотя оно активно применялось и во времена Первой Мировой войны. Так, предпосылкой принятия Конвенции 1972 г. можно считать те события, когда Квантунская армия изготавливала и применяла бактериологическое оружие. Как указывают исследователи данного вопроса В.С. Карамышев и Р.Е. Селевестров, «территория «фабрики», занимающейся подготовкой к бактериологической войне, составляла около двадцати квадратных километров. Отряд №731 включал в себя около 3000 сотрудников (в их составе были доктора и профессора медицинских наук). Помимо создания бактериологического оружия, эти отряды проводили опыты над жителями Китая, Маньчжурии и гражданами СССР. Особенный интерес этих «исследователей» был прикован к реакциям человеческого организма на переохлаждение. Подопытных людей заражали бактериями, ежегодно «отряд 731» убивал более 600 подопытных людей, которых японцы называли «брёвнами» [3, с.202].

Небезызвестно, что после краха Квантунской армии последовал Хабаровский процесс 1949 г., в ходе которого подсудимых обвиняли в нарушении Женевского протокола 1925 года: в создании отрядов № 731 и № 100, занятых разработкой и использованием бактериологического оружия, а также проведением экспериментов над людьми. В обвинительном заключении по делу бывших

военнослужащих японской армии было подытожено, что «практическая деятельность бактериологических отрядов № 731 и №100 заключалась в подготовке и ведении бактериологической войны и входила составной частью в общий план преступного заговора правящей клики империалистической Японии. Установлено также, что для достижения своих преступных планов японские милитаристы не останавливались ни перед какими злодеяниями, вплоть до бесчеловечных опытов над живыми людьми и истребления нескольких тысяч заключённых путём насильственного заражения их смертоносными бактериями» [4, с.27].

Позиция СССР касемо бактериологического оружия после вышеуказанных событий и во взаимосвязи с Хабаровским процессом 1949 г. ужесточилась, и именно поэтому государство предлагало внедрить международно-правовой механизм контроля по разоружению, но, к сожалению, это предложение не нашло отклика среди иностранных коллег.

Вместе с тем, мы полагаем, что принятая и действующая в настоящее время Конвенция 1971 г. несет рамочный, весьма абстрактный характер, и не предусматривает в себе многие важнейшие аспекты, что является существенным минусом вышеуказанной международной договора (например, в ст.1 Конвенции отсутствует прямое указание на запрещение применения бактериологического оружия, что в своем роде может создавать пробел в международном праве).

Российская Федерация, как правопреемник СССР, является государством-участником конвенции и несет обязательства по её добросовестному соблюдению, что подтверждается действующим Указом Президента РФ от 11 апреля 1992 г. № 390 «Об обеспечении выполнения международных обязательств в области биологического оружия» [5]. Так, на территории нашей страны не допускается разработка и осуществление биологических программ в нарушение положений Конвенции. Кроме того, ввиду установленного запрета в феврале 1992 г. был создан Комитет по конвенциональным проблемам химического и биологического оружия при Президенте РФ [6].

Говоря о национальном правовом регулировании с ретроспективной точки зрения и заостряя внимание на отнюдь не недавно зародившемся резко негативном отношении государства к использованию биологического оружия, важно подчеркнуть, что Уголовный кодекс РСФСР от 27 октября 1960 г. содержал в себе ст. 67.1, прямо запрещающую применение биологического оружия [7]. В действующем уголовном законе России отсутствует норма, охватывающая непосредственно совершение данного деяния, ибо законодатель не посчитал это нужным, синтезировав в ст.355 Уголовного кодекса РФ [8] разработку, производство, накопление, приобретение или сбыт химического, биологического, токсинного, а также другого вида оружия массового поражения, запрещенного международным договором РФ, за что предусмотрена санкция в виде лишения свободы на срок от пяти до десяти лет (едва ли это наказание соответствует тяжести преступления). Думается, отсутствие в действующем уголовном законодательстве отдельной нормы о запрещении биологического оружия является недочетом УК РФ, который надлежит устранить, учитывая опыт советского законодателя, и, разумеется, фундаментальные положения, отраженные в ныне действующей Конституции РФ.

Конституция России, принятая 12 декабря 1993 г., в ст.42 закрепляет право каждого на благоприятную окружающую среду [9], с чем неразрывно связывается обязательство по запрещению бактериологического оружия. Применение последнего нарушало бы конституционное право человека и гражданина.

Положение отечественной Конституции находит отражение в ряде других федеральных законов, а также указов президента. Стоит сказать, что в довольно-таки недавно принятом Указе Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» [10] используется понятие «биологический терроризм», борьба с которым обеспечивает достижение национальной безопасности государства. Как заявила глава Роспотребнадзора Анна Попова в ходе XVI Всероссийского Конгресса нутрициологов и диетологов 03 июня 2016 г., «Биотерроризм является самым острым вызовом на сегодня, в связи с чем надзорное ведомство должно постоянно готовиться к этой угрозе» [11].

Официальные лица РФ также не раз подчеркивали неприемлемость бактериологического оружия: «Оно одно из самых страшных», – напоминает вице-спикер Совета Федерации Константин Косачев, а также справедливо указывает на то, что Конвенция о запрещении разработки, производства и накопления запасов бактериологического (биологического) и токсинного оружия и об их уничтожении «Не содержит механизмы контроля» [12]. Более кардинальное, вместе с тем соответствующее международно-правовой позиции России по данному вопросу и стоящее на защите ее интересов заявление сделал Постпред при ООН Василий Небензя на заседании Совбеза ООН, обвинив Киев и Вашингтон в нарушении положений Конвенции 1971 г.: «Речь идет не просто о нарушении Украиной и США конвенции о запрещении биологического и токсинного оружия. Речь идет о том, что находятся все новые свидетельства того, что в центре Восточной Европы вплоть до последнего момента велась опасная военно-биологическая деятельность, последствия которой в любой момент могли «выплеснуться» за пределы этой страны и даже региона» [13].

В настоящее время дискуссия о международной опасности бактериологического оружия достигла своего апогея, о чем свидетельствуют не только заявления Василия Небензи, но и тот факт, что 27 октября 2022 г. Совет Федерации принял на пленарном заседании 2 ноября проект обращения

Федерального собрания РФ к парламентам стран мира [14], в котором российские законодатели призывают мировое сообщество принять меры по укреплению режима Конвенции 1971. Как пояснил Константин Косачев, в обращении «содержатся конкретные предложения по тому, как эту конвенцию усовершенствовать через создание механизма контроля над действиями государств-участников конвенции, по необходимости отчетности о деятельности за пределами национальных территорий, то есть именно той деятельности, которую США осуществляют на территории Украины, и по усилению научно-экспертного сопровождения исполнения государствами обязательств по конвенции» [15].

Таким образом, подводя итог всему вышесказанному, Российская Федерация, являясь страной, расположенной на евразийском континенте, одной из стремительно развивающихся и преобразующихся стран в экономическом, технологическом, информационном, а также военном направлениях, заботясь о своих национальных интересах и гарантиях безопасности, активно ведет внутреннюю и внешнюю политику касаясь запрещения бактериологического оружия на своей территории, беспокоясь о его применении на территории близлежащих государств, имея по соответствующему вопросу негативную, осуждающую позицию.

Россия, являясь субъектом международного права, никак не может закрывать глаза на имеющиеся проблемы в сфере международно-правового механизма запрета бактериологического оружия, в связи с чем предлагает следующие меры по усовершенствованию соответствующего контроля на международном уровне:

Во-первых, странам-участникам Конвенции о запрещении разработки, производства и накопления запасов бактериологического (биологического) и токсинного оружия и об их уничтожении, необходимо выработать меры реагирования, используемые вследствие применения бактериологического оружия государством, не предусмотренные в ее нормах.

Во-вторых, государствам следует предусмотреть, чтобы национальное законодательство содержало работающие нормы о запрещении разработки и осуществление биологических программ.

В-третьих, Российская Федерация предлагает странам-участникам ООН создавать у себя орган (с учетом национально-правовой специфики каждого государства), по характеру и полномочиям схожий на Комитет по конвенциональным проблемам химического и биологического оружия при Президенте РФ. Создание такового органа и его адекватное функционирование позволило бы проводить борьбу с применением бактериологического оружия более комплексно и серьезно.

Пристатейный библиографический список:

1. Биологическое оружие // Разоружение [Электронный ресурс] URL: <https://www.un.org/ru/global-issues/disarmament> (дата обращения 18.12.2022).
2. Конвенция о запрещении разработки, производства и накопления запасов бактериологического (биологического) и токсинного оружия и об их уничтожении [Электронный ресурс] URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/bacweap.shtml (дата обращения 04.12.2022).
3. Карамышев, В. С. Из истории применения бактериологического оружия: Хабаровский процесс 1949 г / В. С. Карамышев, Р. Е. Селеверстов // Материалы секционных заседаний 58-й студенческой научно-практической конференции ТОГУ: В двух томах, Хабаровск, 17–25 апреля 2018 года / Ответственные за выпуск: И. Н. Пугачев, А. В. Казарбин. Том 2. – Хабаровск: Тихоокеанский государственный университет, 2018. – С. 202-205.
4. Обвинительное заключение по делу бывших военнослужащих японской армии: Ямада Отооо, Кадзицука Рюдзи, Такахаси Такаацу, Кавасима Киоси, Ниси Тосихидэ, Карасава Томю, Оноуэ Масао, Сато Сюдзи, Хиразакура Дзэнсаку, Митомо Кадзуо, Кикучи Норимицу, и Курусима Юдзи, обвиняемых в подготовке и применении бактериологического оружия, т.е. в преступлении, предусмотренном ст.1 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 19 апреля 1943 г. // Материалы судебного процесса по делу бывших военнослужащих японской армии, обвиняемых в подготовке и применении бактериологического оружия [Электронный ресурс] URL: <https://clck.ru/334qmB> (дата обращения 18.12.2022).
5. Указ Президента РФ от 11 апреля 1992 г. № 390 «Об обеспечении выполнения международных обязательств в области биологического оружия» // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1992 г., № 17, ст. 958.
6. Указ Президента Российской Федерации от 19.02.1992 г. № 160 О создании Комитета по конвенциональным проблемам химического и биологического оружия при Президенте Российской Федерации [Электронный ресурс] URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/901> (дата обращения 04.12.2022).
7. Уголовный кодекс РСФСР от 27 октября 1960 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР, 1960, № 40, ст. 591.
8. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 17 июня 1996 г. № 25 ст. 2954.
9. Конституция Российской Федерации принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. [с учетом поправок] // СЗ РФ. 2014. № 31. Ст. 4398.
10. Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации от 5 июля 2021 г. № 27 (часть II) ст. 5351.
11. «Глава Роспотребнадзора считает биотерроризм самым острым вызовом на сегодня, в связи с чем надзорное ведомство должно постоянно готовиться к этой угрозе» [Электронный ресурс] URL: <https://ria.ru/20160603/1442400980.html> (дата обращения 04.12.2022).
12. «Косачев: Парламентарии предложат актуализировать Конвенцию о запрете биооружия» [Электронный ресурс] URL: <https://rg.ru/2022/03/31/kosachev-parlamentarii-predlozhat-aktualizirovat-konvenciiu-o-zaprete-biooruzhiia.html> (дата обращения 04.12.2022).

13. «Небензя обвинил Украину и США в нарушении конвенции о биологическом оружии» [Электронный ресурс] URL: <https://ria.ru/20220318/oruzhie-1778904348.html> (дата обращения 04.12.2022).
14. Проект постановления №222074-8 «Об обращении палат Федерального Собрания Российской Федерации «К парламентам стран мира о необходимости укрепления режима Конвенции о запрещении разработки, производства и накопления запасов бактериологического (биологического) и токсинного оружия и об их уничтожении» // Система обеспечения законодательной деятельности [Электронный ресурс] URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/222074-8> (дата обращения 18.12.2022).
15. «Совфед принял проект обращения Федерального Собрания к парламентам мира по конвенции о биооружии» [Электронный ресурс] URL: <https://rg.ru/2022/11/02/sovfed-prinial-proekt-obrashcheniia-federalnogo-sobraniia-k-parlamentam-mira-po-konvencii-o-biooruzhii.html> (дата обращения 18.12.2022).

Для цитирования: Ковалишина К.В. Проблемы соблюдения прав человека в рамках реализации принципов соразмерности, справедливости и индивидуализации административного наказания / Научный рук. Е.В. Евсикова, к.ю.н, доцент; Крымский филиал ФГБОУВО «РГУП» // Океанский менеджмент. 2022. № 4(18). С.5-9.

Ковалишина К.В.

*Студентка 4 курса бакалавриата
Крымский филиал ФГБОУВО «РГУП»
г. Симферополь*

Научный руководитель: Евсикова Е.В., к.ю.н, доцент,
*доцент кафедры административного и финансового права
Крымский филиал ФГБОУВО «РГУП»
г. Симферополь*

ПРОБЛЕМЫ СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПРИНЦИПОВ СОРАЗМЕРНОСТИ, СПРАВЕДЛИВОСТИ И ИНДИВИДУАЛИЗАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО НАКАЗАНИЯ

Аннотация. В настоящей статье автором рассматриваются проблемы соблюдения прав человека при назначении административного наказания, рассмотрены принципы наложения административных наказаний и привлечения к административной ответственности, закреплённые как в действующем Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях, так и в Проекте нового Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Сделаны выводы о необходимости доработки и усовершенствования системы действующих принципов наложения административных наказаний и привлечений к административной ответственности в целях обеспечения соблюдения прав и свобод человека и гражданина.

Ключевые слова: административное наказание, принцип соразмерности, принцип справедливости, принцип индивидуализации, права человека

PROBLEMS OF OBSERVANCE OF HUMAN RIGHTS IN THE FRAMEWORK OF THE IMPLEMENTATION OF THE PRINCIPLES OF PROPORTIONALITY, JUSTICE AND INDIVIDUALIZATION OF ADMINISTRATIVE PUNISHMENT

Abstract. In this article, the author examines the problems of human rights observance when imposing administrative punishment, examines the principles of imposing administrative penalties and bringing to administrative responsibility, enshrined both in the current Code of the Russian Federation on Administrative Offenses and in the Draft of the new Code of the Russian Federation on Administrative Offenses. Conclusions are drawn about the need to refine and improve the system of existing principles of imposing administrative penalties and bringing to administrative responsibility in order to ensure respect for human and civil rights and freedoms.

Keywords: administrative punishment, the principle of proportionality, the principle of justice, human rights

В настоящее время проблемы обеспечения и соблюдения прав человека, в том числе, при назначении и исполнении административных наказаний стоят достаточно остро, в силу чего, проведение научного исследования на обозначенную тему, по нашему мнению, в современных реалиях просто необходимо.

Следует отметить, что принципы справедливости, индивидуализации и соразмерности административного наказания нацелены на обеспечение прав человека и гражданина при привлечении к административной ответственности, однако, и они на сегодняшний день закреплёны частично действующим административно-деликтным законодательством, при этом часть важных неотъемлемых принципов, таких, как соразмерность, справедливость, индивидуализация наказания – планомерно вытекает из действующего административно-деликтного законодательства.

Необходимо отметить, что актуальность изучения административных наказаний, их принципов и проблем соблюдения прав человека в рамках их реализации состоит в стремлении к более успешной борьбе с преступлениями и правонарушениями, которая будет отвечать не только задаче предупреждения совершения новых правонарушений, но и защите прав и свобод граждан. Для

достижения данной задачи законодателям в государстве необходимо понимать эффективность уже применяемых им санкций, их влияние на поведение граждан, а также то, каким образом можно усовершенствовать нормы закона с целью решения существующих проблем.

Назначение административного наказания основывается на правовых принципах, одними из которых являются принципы соразмерности, справедливости и индивидуализации наказания [15]. Принципы административного наказания должны обеспечить такое его построение, которое в максимальной степени способствовало бы выполнению его задач. Они, разумеется, должны быть согласованы между собой, образовывать единую логичную систему.

Конституция Российской Федерации 1993 г., восприняв основополагающие международно-правовые акты, закрепила общеправовые принципы, которые гарантируют гражданам России и иным лицам возможность полноценной реализации всех конституционных прав и свобод в процессе правоприменения даже в случае привлечения к юридической ответственности или преследования по подозрению в совершении правонарушения. К ним относятся: принципы законности, справедливости, гуманизма, принцип неотвратимости ответственности, недопустимости повторного наказания за одно нарушение, право на квалифицированную юридическую помощь, принцип презумпции невиновности и др. [1] Необходимо отметить, что указанные принципы являются общими и также закреплены, и детализированы в отраслевом законодательстве, в частности в административном праве.

Изучение принципов назначения административных наказаний необходимо начать с определения места этих принципов в системе общих правил назначения административных наказаний – для этого необходимо обратиться к статье 4.1 КоАП РФ, а также к ст. ст. 1.4, 1.5, 1.6 КоАП РФ [2]

Кроме того, Необходимость применения общих правил при назначении любого из административных наказаний, закрепленных в гл. 3 КоАП РФ обусловлено общими правилами назначения административных наказаний, закреплённых в ст. 4.1 КоАП РФ.

При изучении общих правил назначения административных наказаний целесообразно изучить принципы административных наказаний, поскольку они являются руководящими началами как для правотворческой, так и для правореализационной деятельности, и обязательно должны учитываться при назначении административных наказаний. В принципах административной ответственности и назначения административных наказаний концентрируются взгляды законодателя на характер и содержание данного института в его современном понимании. [3]

В свою очередь, назначение административного наказания должно отвечать всем принципам применения мер административной ответственности, вытекающих из положений Кодекса РФ об административных правонарушениях.

Анализ положений административно-деликтного законодательства позволяет выделить следующие принципы назначения административных наказаний и привлечения к административной ответственности:

- 1) законность назначения административного наказания (ч. 1 ст. 4.1 КоАП РФ);
- 2) индивидуализация назначения наказания (ч. ч. 2 и 3 ст. 4.1);
- 3) подтверждение необходимости исполнения обязанности, за неисполнение которой административное наказание было назначено (ч. 4 ст. 4.1);
- 4) недопустимость «удвоения административной ответственности» (ч. 5 ст. 4.1);
- 5) презумпции невиновности (ст. 1.5 КоАП РФ).

В этой связи необходимо подчеркнуть, что действующий КоАП РФ не закрепляет в полной мере принципы административного наказания, что также высказывалось учёными-административистами, так, Сумачёв А.В., высказывался об отсутствии в КоАП РФ важнейших принципов, определяющие суть законодательства об административных правонарушениях». [4]

Помимо этого, современные учёные-административисты, такие как Е.В. Евсикова и А.В. Пономарев, отмечают, что базовые конституционные принципы юридической ответственности нашли свое отражение и закрепление в Проекте нового КоАП РФ, который закрепляет такие принципы административного наказания, как: принцип законности; принцип равенства перед законом; принцип вины; принцип недопустимости повторного административного наказания за одно и то же административное правонарушение; принцип справедливости и соразмерности; принцип гуманизма. [5]

Принцип соразмерности, выражающий требования справедливости, предполагает установление публично– правовой ответственности лишь за виновное деяние и дифференциацию ответственности в зависимости от тяжести содеянного, размера и характера причинённого ущерба, степени вины правонарушителя и иных существенных обстоятельств, обуславливающих индивидуализацию при применении взыскания.

Поскольку административное наказание, как уже указывалось выше, является средством государственного реагирования на совершенное административное правонарушение и как таковое применяется в целях предупреждения совершения новых правонарушений, установленные КоАП РФ, размеры административных штрафов должны соотноситься с характером и степенью общественной опасности административных правонарушений и обладать разумным сдерживающим эффектом, необходимым для соблюдения находящихся под защитой административно– деликтного законодательства запретов. В противном случае применение административного наказания не будет

отвечать предназначению государственного принуждения, которое, по смыслу ст.ст. 1, 2, 17, 18 и 55 Конституции РФ, должно заключаться главным образом в превентивном использовании соответствующих юридических средств для защиты прав и свобод человека и гражданина, а также иных конституционно признанных ценностей.

В своих Постановлениях Конституционный Суд Российской Федерации неоднократно подчёркивал необходимость соблюдения указанных принципов соразмерности и справедливости наказания (напр., Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 12.05.1998 № 14-П [6], Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 11.03.1998 № 8-П [7], Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 15.07.1999 № 11-П [8], Постановление Конституционного Суда РФ от 25.02.2014 N 4-П [9], Постановление Конституционного Суда РФ от 18.01.2019 N 5-П [10], Постановление Конституционного Суда РФ от 20.10.2022 N 45-П [11] и др.

В этой связи следует отметить, что суд до принятия решения по делу, которым будет установлено справедливое и соразмерное наказание, должен поставить перед сторонами и обсудить с ними вопросы, касающиеся исключительных обстоятельств, связанных с характером совершенного административного правонарушения и его последствиями, имущественного и финансового положения, привлекаемого к административной ответственности лица (с представлением соответствующих доказательств лицом).

Однако, представление допустимых и относимых доказательств, подтверждающих неудовлетворительное имущественное и финансовое положение привлекаемого (привлеченного) к административной ответственности лица, не является безусловным основанием для снижения (назначения) наказания в виде административного штрафа в размере менее минимального размера административного штрафа, предусмотренного соответствующей статьей или частью статьи КоАП РФ, так как суду необходимо изучить и оценить обстоятельства, связанные с характером совершенного административного правонарушения и его последствиями.

Так, судом не могут быть применены положения ч. 3.5 ст. 4.1 КоАП РФ, если в результате совершенного административного правонарушения причинён вред или возникла реальная угроза причинения вреда жизни или здоровью людей, либо если имеются какие-либо обстоятельства, отягчающие административную ответственность (ст. 4.3 КоАП РФ). Иначе высок риск нарушения принципов соразмерности и справедливости административного наказания и утраты основной цели административного наказания – предупреждение совершения новых правонарушений. Нередко судом оценивается поведение лица и предпринимаемые им меры по недопущению негативных последствий совершенного правонарушения, по устранению выявленного нарушения, оказание содействия в его раскрытии, а также причины и условия, приведшие к совершению правонарушения. Именно такой подход как раз и позволяет оценить те самые исключительные обстоятельства, связанные с характером совершенного административного правонарушения и его последствий, для определения (назначения) судом справедливого и соразмерного административного наказания, при этом максимально достигнув цели административного наказания.

Применение положений ч. 3.2 и 3.3 ст. 4.1 КоАП РФ предоставляет органам и должностным лицам административной юрисдикции, в том числе суду, действенное средство для справедливого и пропорционального содеянному реагирования на совершенное противоправное деяние. Данные нормы обеспечивают индивидуализацию административного наказания и фактически улучшают правовое положение юридического лица, привлекаемого к административной ответственности [12].

Следует отметить, что акцент на принципы сделан ещё в Концепции разработки нового КоАП РФ, которая предусматривает, что, в перечень принципов необходимо включить:

- принцип вины;
- принцип презумпции невиновности;
- принцип недопустимости повторного административного наказания за одно и то же административное правонарушение;
- принцип законности;
- принцип справедливости и соразмерности;
- принцип гуманизма;
- принцип равенства;
- принцип недопустимости рассмотрения дел об административных правонарушениях лицами, непосредственно участвовавшими в осуществлении мероприятий государственного контроля (надзора) и составившими протоколы об административных правонарушениях, по результатам таких мероприятий;
- принцип состязательности в производстве по делам об административных правонарушениях;
- принцип ведения производства по делам об административных правонарушениях на государственном языке Российской Федерации;
- принципы непосредственности и формализации производства по делам об административных правонарушениях;

- принцип открытости (гласности) в производстве по делам об административных правонарушениях;
- принцип оперативности производства по делам об административных правонарушениях;
- принцип самостоятельности принятия решений в производстве по делам об административных правонарушениях;
- принцип обеспечения защиты при осуществлении производства по делам об административных правонарушениях;
- принцип обязательности постановлений и иных актов по делам об административных правонарушениях;
- принцип исполнимости административных наказаний [13].

Следует отметить, что указанные принципы нашли своё отражение в Проекте нового КоАП РФ [14].

Таким образом, одним из актуальных и важнейших вопросов, возникающих в рамках назначения административного наказания, является проблема соблюдения прав граждан. Таким проблемным моментом является сложность одновременного следования принципам соразмерности и справедливости и принципу индивидуализации [15].

Принципы административного наказания являются обязательными для всех административно-юрисдикционных органов, судебной системы в целом, также представляют собой важнейшим юридическим инструментом достижения целей административного наказания, также содержание принципов административного наказания также нашло своё отражение в правовых позициях КС РФ,

По итогам изучения нами судебной практики, мы можем сделать вывод о том, что применение судами положений ст. 4.1 КоАП РФ, в целом, позволяет реализовывать на практике принципы административного наказания, однако, их потенциал применяется не в полной мере, о чём свидетельствуют ошибочные решения и пр., что говорит о необходимости усовершенствования административно-деликтного законодательства в целом. Как мы видим, реформирование административно-деликтного законодательства происходит постепенно, разработка Проекта КоАП РФ говорит о понимании законодателями и учёными насущных проблем, однако в самом Проекте нового КоАП РФ также существуют неточности и положения, нуждающиеся в детальной проработке, в т. ч. с учётом мнения научного сообщества.

Пристатейный библиографический список:

1. Верещак, С. Б. Нормативное закрепление принципов административной ответственности как способ гуманизации законодательства об административных правонарушениях / С. Б. Верещак, О. А. Иванова // Право и практика. – 2015. – № 2. – С. 72-77.
2. «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 195-ФЗ (ред. от 28.01.2022) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>
3. Панкова, О.В. Рассмотрение в судах общей юрисдикции дел о административных правонарушениях / Панкова О. В., Егорова О. А. Москва: Статут, 2014. С. 205.
4. Сумачев А. В. Принципы законодательства об административных правонарушениях : понятие, классификация и характеристика // Вестник Тюменского гос. ун-та. Серия: Право. 2012. № 3. С. 63.
5. Евсикова, Е. В. К вопросу о трактовании понятия и принципах административной ответственности в контексте реформирования административно-деликтного законодательства / Е. В. Евсикова, А. В. Пономарев // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2021. Т. 7. № 2. С. 231-232.
6. Постановление Конституционного Суда РФ от 12.05.1998 N 14-П "По делу о проверке конституционности отдельных положений абзаца шестого статьи 6 и абзаца второй части первой статьи 7 Закона Российской Федерации от 18 июня 1993 года "О применении контрольно - кассовых машин при осуществлении денежных расчетов с населением" в связи с запросом Дмитровского районного суда Московской области и жалобами граждан"// СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_18728/
7. Постановление Конституционного Суда РФ от 11.03.1998 N 8-П "По делу о проверке конституционности статьи 266 Таможенного кодекса Российской Федерации, части второй статьи 85 и статьи 222 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях в связи с жалобами граждан М.М. Гаглоевой и А.Б. Пестрякова" // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_18150/
8. Постановление Конституционного Суда РФ от 15.07.1999 №11-П «По делу о проверке конституционности отдельных положений Закона РСФСР «О Государственной налоговой службе РСФСР» и Законов Российской Федерации «Об основах налоговой системы в Российской Федерации» и «О федеральных органах налоговой полиции» // Вестник Конституционного Суда РФ, №5, 1999. // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_23820/
9. Постановление Конституционного Суда РФ от 25.02.2014 N 4-П "По делу о проверке конституционности ряда положений статей 7.3, 9.1, 14.43, 15.19, 15.23.1 и 19.7.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с запросом Арбитражного суда Нижегородской области и жалобами обществ с ограниченной ответственностью "Барышский мясокомбинат" и "ВОЛМЕТ", открытых акционерных обществ "Завод "Реконд", "Эксплуатационно-технический узел связи" и "Электронкомплекс", закрытых акционерных обществ "ГЕОТЕХНИКА П" и "РАНГ" и бюджетного учреждения здравоохранения Удмуртской Республики "Детская городская больница N 3 "Нейрон" Министерства здравоохранения Удмуртской Республики"// СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_159544/

10. Постановление Конституционного Суда РФ от 18.01.2019 N 5-П "По делу о проверке конституционности статьи 2.6.1 и частей 1, 2, 3 и 6 статьи 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с запросом Костромского областного суда и жалобами граждан А.И. Думилина и А.Б. Шарова" // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: <https://student2.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&rnd=ivAd8Q&base=LAW&n=316228#cg95fVTkP7KyzwQ41>
11. Постановление Конституционного Суда РФ от 20.10.2022 N 45-П "По делу о проверке конституционности статьи 15.33.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с жалобами гражданки И.И. Пантелеевой // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: <https://student2.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=UXa4fVTsDtUYIQ102&cacheid=FCF1748EDB173DBA83ADBF031190D185&mode=splus&rnd=ivAd8Q&base=LAW&n=429633#q8x4fVT4yTntozhv1>
12. Определение Конституционного Суда РФ от 19.07.2016 №1738-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы общества с ограниченной ответственностью «Стройсантехсервис» на нарушение конституционных прав и свобод пунктом 3 Федерального закона «О внесении изменений в статью 4.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_204852/ (Дата обращения: 15.02.2022)
13. Концепция нового Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. [Электронный ресурс] [Режим доступа]: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_326534/
14. Евсикова Е. В. НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ РЕФОРМИРОВАНИЯ АДМИНИСТРАТИВНО-ДЕЛИКТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ - ТРЕТЬЯ ВОЛНА КОДИФИКАЦИИ // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2020. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-osobennosti-reformirovaniya-administrativno-deliktного-zakonodatelstva-rossiyskoy-federatsii-tretya-volna-kodifikatsii>.
15. Руденко, А.В. Соблюдение принципов соразмерности наказания и индивидуализации наказания при привлечении к административной ответственности / А. В. Руденко // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2016. – № 4(25). – С. 77-81.



РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Для цитирования: Бразовская Я.Е. Противоречивость судебной практики по спорам о возмещении расходов за репатриацию моряков / ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адм. С.О. Макарова» // Океанский менеджмент. 2022. № 4(18). С. 10-14.

Бразовская Я.Е.

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

**ПРОТИВОРЕЧИВОСТЬ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ ПО СПОРАМ О ВОЗМЕЩЕНИИ
РАСХОДОВ ЗА РЕПАТРИАЦИЮ МОРЯКОВ**

Аннотация. В статье автор анализирует судебную практику и позиции судов общей юрисдикции по спорам о возмещении расходов за репатриацию моряков. Исследование основывается на положениях Конвенции МОТ № 186 и трудового законодательства Российской Федерации. Делается вывод о важности правильной интерпретации и реализации закрепленных в нормативно-правовых актах положений, регулирующие права моряков как особой категории работников и исключения произвольного их толкования.

Ключевые слова: репатриация, морское право, трудовое право, возмещение расходов, судебная практика.

**INCONSISTENCY OF COURT PRACTICE IN DISPUTES OVER REIMBURSEMENT OF
EXPENSES FOR THE REPATRIATION OF SEAFARERS**

Abstract. In the present article, the author analyzes judicial practice and the positions of courts of general jurisdiction on disputes over reimbursement of expenses for the repatriation of seafarers. The study is based on the provisions of the ILO Convention No. 186 and the labor legislation of the Russian Federation. The conclusion is made about the importance of the correct interpretation and implementation of the provisions fixed in regulatory legal acts regulating the rights of seafarers as a special category of workers and exceptions to their arbitrary interpretation.

Keywords: repatriation, maritime law, labor law, reimbursement of expenses, court practice.

В широком смысле репатриация по мнению профессора Бекашева Д.К. «означает возвращение в страну гражданства постоянного проживания или происхождения лиц, оказавшихся в силу различных обстоятельств на территории другого государства»¹. Репатриация осуществляется на основе международных договоров или внутригосударственного нормативного правового акта². Согласно Рекомендации МОТ № 174 «О репатриации моряков» 1987 «репатриация моряка означает не только возвращение его на родину или по его просьбе в иное место, но и возмещение ему расходов и заработной платы за соответствующий период»³.

Первоначально регулирование репатриации на международном уровне было унифицировано в 1926 году Конвенцией МОТ № 23⁴, затем пересмотрено в 1987 году Конвенцией МОТ № 166⁵. В настоящее время действует уже неоднократно упомянутая Конвенция МОТ № 186 от 2006 года, которая предусматривает в качестве одного из условий трудового договора с моряком его права на репатриацию и выбора пункта, в который моряк должны быть репатриированы, например, «место в котором моряк дал согласие на устройство на работу, место обусловленное в коллективном договоре, или место постоянного жительства моряка, либо любое другое место, которое может быть согласовано обеими сторонами»⁶.

В правило 2.5 Конвенции предусматривает право моряков на возвращение их домой «без каких-либо затрат с их стороны» и обязанность судовладельца иметь финансовые гарантии, которые обеспечивают надлежащую репатриацию.

Право реализуется по факту истечения срока трудового договора, в случае если судно находится за границей; расторжения трудового договора моряка как по инициативе судовладельца, так и по инициативе моряка по обоснованным причинам, при этом пункт 1(с) Стандарта А2.5.1 уточняет, что реализация право может быть и если «моряк не может более выполнять свои обязанности в соответствии с трудовым договором или от него не ожидают их выполнения в конкретных обстоятельствах».

¹ Международно-правовое регулирование репатриации моряков. Д.К. Бекашев // Московский журнал международного права, № 2, 2002, стр. 19.

² Итоги 106-й сессии Юридического комитета ИМО и её значение для развития международного рыболовного права. Д.К. Бекашев // Журнал «Рыбное хозяйство», № 3, 2019, стр. 58.

³ Рекомендация МОТ № 174 «О репатриации моряков» 1987 // МОТ. Конвенции и рекомендации. 1957-1990. Т. 1. Женева, 1991.

⁴ Конвенция № 23 МОТ «О репатриации моряков», заключена в г. Женеве 23.06.1926 (с изм. от 23.02.2006). // Конвенции и рекомендации, принятые Международной конференцией труда. 1919 - 1956. Т. I.- Женева: Международное бюро труда, 1991. С. 135 - 138.

⁵ Конвенция № 166 МОТ (пересмотренная) «О репатриации моряков». Заключена в г. Женеве 09.10.1987 (с изм. от 23.02.2006). // Конвенции и рекомендации, принятые Международной Конференцией труда. 1957 - 1990. Т. II.- Женева: Международное бюро труда, 1991. С. 2135 - 2141.

⁶ Пункт 6 руководящего принципа В 2.5.1. Конвенция МОТ № 186 от 2006 года.

Важно, что предусмотрено положение, в соответствии с которым расходы по репатриации ни при каких обстоятельствах не покрываются за счет моряков, разумеется, за исключением случаев серьезного нарушения трудовых обязанностей со стороны моряка (пункт 5 «с» и пункт 3 Стандарта А2.5.1).

Дополнительно обратим внимание на региональные акты, а именно на Модельный закон об особенностях регулирования труда моряков СНГ, который под репатриацией понимает «обеспечение возвращения в место найма или жительства моряка согласно национальному законодательству, коллективному или трудовому договору» и закрепляет, что коллективный договор должен включать в том числе обязательство судовладельцев об репатриации статья 9(о). Непосредственно репатриации посвящена глава 18, предусматривающая случаи реализации моряком права на возвращение в место найма или жительства, перечень документов, необходимых для репатриации и случаи удержания расходов по репатриации с моряка при нарушении им трудового контракта (статья 107).

В отличие от Конвенции МОТ № 186 Модельный закон в статье 104 предусматривает, что право на репатриацию предоставляется моряку при условии работы на борту судна девять месяцев, указывая, что это максимальный срок, который может быть уменьшен коллективным договором.

Сравнивая закрепленные в Конвенции МОТ № 186 положения о репатриации моряков с положениями КТМ РФ возможно констатировать, что КТМ РФ в статье 58 воспроизводит основные положения указанной Конвенции.

Отметим, что в целях избежания оставления моряков без помощи Конвенция предусматривает необходимость финансовых гарантий, а КТМ РФ обязанность страховать в том числе расходы на репатриацию (пункт 2 статьи 60).

Приведен некоторые примеры из судебной практики, в первом деле Октябрьский районный суд города Мурманска рассмотрел исковое требование ОАО «Мурманское морское пароходство» к моряку В.Е. о взыскании материального ущерба⁷.

Основанием для обращения в суд послужило причинение пароходству материального ущерба в общем размере 94 114 рублей в результате незапланированного списания моряка, его репатриации, а также расходы по направлению сменщика на борт судна.

Моряк В.Е. работая на борту судна, находящегося в рейсе, подал заявление на имя капитана теплохода о списании с судна, в связи предстоящей свадьбой. На основании личного заявления моряк В.Е. досрочно был списан с судна и уволен по собственному желанию.

Моряк В.Е. возражал относительно иска ссылаясь в том числе на стандарт А 2.5 Конвенции 2006 года «О труде в морском судоходстве» предусматривающий обязанность судовладельца за свой счет организовать надлежащую и быструю репатриацию и отсутствие с его стороны виновных действий при исполнении трудовых обязанностей. Также моряк возражал по взысканию расходов на доставку сменщика, поскольку последние не являются в соответствии с пунктом 5 статьи 58 КТМ РФ расходами на репатриацию. Моряк В.Е. полагал, что размер ущерба, взыскиваемого с него, как лица, на которого возложена ограниченная материальная ответственность, не может быть выше величины среднего месячного заработка. В связи с чем, сумма причиненного ущерба, которая может быть с него взыскана, не может превышать 37 552 руб.

Суд при рассмотрении указанного иска руководствовался положениями статей 9 и 11 ТК РФ, статьи 58 КТМ РФ, статей 4 и 105 Модельного закона «Об особенностях регулирования труда моряков» и положениями заключенного между истцом и ответчиком трудового договора. В соответствии с пунктом 5.7 Трудового договора, работник имеет право на репатриацию в случаях, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации, Коллективным договором. В случаях списания работника с судна по собственной инициативе до окончания срока действия, подписанного при направлении на судно, все расходы по репатриации и организации смены работника несет работник.

В пунктах 6.1 и 6.3 Трудового договора также предусмотрено, что в случае неисполнения, или ненадлежащего исполнения обязанностей по Трудовому договору, стороны несут ответственность в соответствии с законодательством РФ. Работник, возмещает ущерб, причиненный им компании в размерах и порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Согласно Коллективному договору пароходства абзац 2 пункта 7.13, работники обязаны, до направления на судно, в письменной форме уведомлять Управление трудовыми ресурсами Предприятия о заранее им известных обстоятельствах, которые могут препятствовать их непрерывной работе на судне в течение всего срока, предусмотренного пунктом 8.3 Коллективного договора и повлечь обязательную, внеплановую репатриацию моряка, по основаниям, прямо установленным законодательством.

Таким образом, в связи со списанием работника с судна по собственной инициативе, до окончания срока действия подписанного при направлении на судно индивидуального соглашения по оплате труда, пароходство понесло расходы на репатриацию ответчика.

⁷ Решение Октябрьского районного суда г. Мурманска (Мурманская область) № 2-1252/2019 от 25 февраля 2019 г. по делу № 2-5833/2018. // <https://sudact.ru/regular/doc/VEGn0Gpg7bJO/>

Доводы моряка о том, что расходы на репатриацию несет судовладелец, в связи с чем они не могут быть возложены на работника суд посчитал необоснованными на основании пункта 5 статьи 58 КТМ РФ. Относительно довода о квалификации регистрации брака как обоснованной причин для расторжения трудового договора по инициативе моряка, то он также судом не принят, т.к. из пояснений моряка следует, что он знал о регистрации брака до подписания трудового договора и индивидуального соглашения по оплате труда, подписанного при направлении на судно.

Как следует из решения суда доказательств, свидетельствующих о невозможности отложения указанного события, крайней необходимости проведения последнего в заявленную дату суду не представлено, как не представлено и доказательств принятия моряком достаточных мер для предотвращения вреда охраняемым законом интересам работодателя.

Разрешая требования пароходства о взыскании расходов, понесенных в связи с доставкой сменщика, суд руководствовался положениями статей 309 и 310 ГК РФ, статьей 238 ТК РФ и тем, что моряк уволился по собственному желанию до окончания срока действия подписанного при направлении на судно индивидуального соглашения по оплате труда, в связи с чем работодатель был вынужден направить на судно другого работника. Необходимость доставки сменщика состава экипажа, свидетельствуют о несении судовладельцем непредусмотренных дополнительных расходов, то есть убытков. Данные расходы представляют собой уменьшение наличного имущества работодателя, причиненного по вине работника, и подпадают под понятие прямого действительного ущерба, который подлежит взысканию с работника (пункт 2 статьи 238, статьи 243 ТК РФ).

Согласно статье 241 ТК РФ за причиненный ущерб работник несет материальную ответственность в пределах своего среднего месячного заработка, если иное не предусмотрено настоящим Кодексом или иными федеральными законами. Пунктом 9(3) Положения «Об особенностях порядка исчисления средней заработной платы»⁸, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 24.12.2007 г. № 922, предусмотрено, что средний дневной заработок, кроме случаев определения среднего заработка для оплаты отпусков и выплаты компенсаций за неиспользованные отпуска, исчисляется путем деления суммы заработной платы, фактически начисленной за отработанные дни в расчетном периоде, включая премии и вознаграждения, учитываемые в соответствии с пунктом 15 настоящего Положения, на количество фактически отработанных в этот период дней.

Расчет, произведенный на основании представленной в суд справке о заработной плате истца, подтвердил, что сумма затрат на доставку сменщика, не превысила размер среднего заработка ответчика.

На основании изложенного, принимая во внимание, что ответчик не выполнил условия договора, затраты ОАО «ММП» на репатриацию и организацию смены в добровольном порядке не возместил, требования истца о взыскании затрат на репатриацию и убытки понесенные по организации смены суд удовлетворил в полном объеме.

Второе дело с противоположным результатом при схожих условиях по иск о взыскании расходов, связанных с переездом к месту работы, задолженности по заработной плате, расходов на репатриацию, компенсации морального вреда, рассмотренное Сахалинским областным судом⁹.

Истец работал в ООО в должности третьего помощника капитана по срочному трудовому договору. Трудовой договор расторгнут по инициативе истца, о чем издан приказ, из окончательного расчета истца удержаны ранее произведенные расходы работодателя по оплате его проезда к месту работы.

Истец в виду несогласия с действиями работодателя обратился в суд, который пришел к выводу о том, что поскольку на судовладельца возложена обязанность несения расходов, связанных с направлением работника на судно, законных оснований для удержания указанной суммы с истца у ответчика не имелось, в связи с чем взыскал в пользу истца удержанную в иске сумму. С позицией суда первой инстанции согласился и суд апелляционной инстанции.

При рассмотрении спорных правоотношений суд первой инстанции руководствовался положениями статьями 9 и 11 ТК РФ, статьей 58 КТМ РФ, статьями 4 и 105 Модельного закона «Об особенностях регулирования труда моряков» СНГ и Федеральным отраслевым соглашением по морскому транспорту на 2009 - 2012 годы, действие которого продлено до 15.10.15 г., согласно которому судовладелец несет расходы, связанные с направлением работника на судно, а также его репатриацией, в случаях, предусмотренных настоящим разделом, соответственно из/в базового(ый) порта (порт). В этом случае базовым портом сторонами признается, как правило, порт регистрации судна.

Судом первой инстанции проверялись доводы стороны ответчика о том, что не имеется оснований для репатриации, поскольку истец расторгнул трудовой договор досрочно, правомерно признаны не состоятельными, поскольку статьей 58 КТМ РФ предоставлено право на репатриацию в

⁸ Данный документ включен в перечень НПА, на которые не распространяется требование об отмене с 01.01.2021, установленное ФЗ от 31.07.2020 № 247-ФЗ. Соблюдение обязательных требований, содержащихся в данном документе, оценивается при осуществлении государственного контроля (надзора), их несоблюдение может являться основанием для привлечения к административной ответственности (Постановление Правительства РФ от 31.12.2020 № 2467).

⁹ Апелляционное определение Сахалинского областного суда от 13.05.2014 по делу № 33-1116/2014.

случае расторжения трудового договора по инициативе члена экипажа судна без каких-либо ограничений, указанных ответчиком.

Вышеприведенные судебные решения демонстрируют кардинально противоположную позицию судов по вопросам расходов на репатриацию при расторжении трудовых договоров по инициативе работника. Однако, если в первом деле, рассмотренном Октябрьским районным судом г. Мурманска в трудовом договоре между работником и работодателем, было четко прописано, что «в случаях списания работника с судна по собственной инициативе до окончания срока действия, подписанного при направлении на судно, все расходы по репатриации и организации смены работника несет работник», а также отсутствовали обоснованные причины для расторжения трудового договора. То во втором деле, не располагая информацией обо всех особенностях дела, нам достаточно затруднительно понять полную картину и соответственно мотивы Судебной коллегии по гражданским делам Сахалинского областного суда. Однако даже из имеющейся информации при общих схожих условиях суды приняли кардинально противоположные решения.

Интересным представляется судебное дело, рассмотренное Приморским краевым судом¹⁰, и мотивировка судебного акта, которая в принципе по логике аналогична с рассмотренным решением Октябрьского районного суда г. Мурманска¹¹.

Так судебная коллегия не согласилась с выводом суда об отказе в удовлетворении исковых требований в части взыскания с моряка расходов и со ссылкой на коллективный договор определила удовлетворить требование о взыскании с моряка расходов по оплате стоимости авиабилета г. Пусан (Южная Корея) в г. Владивосток (Российская Федерация), услуги гостиницы, транспортные услуги и услуги агента, при этом определила, что взимание расходов на питание и проживание за время нахождения работника на судне до его фактического оставления судна работником, хоть и исключенного из списка членов экипажа, является неправомерным.

Согласно судебному акту, судебная коллегия руководствовалась, в частности, условиями коллективного договора, заключенного между ОАО «НБАМР» и работниками общества. В силу пункта 4.2.9 коллективного договора, в случае списания члена экипажа до истечения срока по рейсовому плану по собственному желанию, доставка в порт приписки судна осуществляется за счет собственных средств списавшегося члена экипажа судна, путем удержания из заработной платы данного работника.

При этом судом остался без внимания, должной правовой оценки тот факт, что законодатель четко определил, что право судовладельца на возмещение расходов на репатриацию возникает при наличии вины члена экипажа (пункт 5 статьи 58 КТМ РФ), т.е. причиной незапланированной репатриации стали виновные действия моряка. Ни в этом, ни в выше рассмотренных судебных делах, суды не установили наличие виновных действий со стороны моряков.

Суды руководствовались, в частности, условиями коллективного и/или трудового договора, при этом не учли запрет включения в локальные нормативные акты норм, ухудшающих положение работников по сравнению с установленным трудовым законодательством (пункт 4 статьи 8 ТК РФ, пункт 1 параграфа I Рекомендации № 85 Международной организации труда «Об охране заработной платы», пункт 10 Обзора практики рассмотрения судами дел о материальной ответственности работника, утвержденных Президиумом Верховного Суда РФ 05.12.2018)¹².

Осталось без внимания и то, что в силу статьи 80 ТК РФ расторжение трудового договора по инициативе работника (по собственному желанию) – это право работника, которое не может рассматриваться как виновные действия. Включение обратного противоречит правовой природе одной из важнейшей юридической гарантии, оснований прекращения трудового договора, установленной трудовым законодательством.

Произвольное установление в локальных актах организаций условий ухудшающих правовое положение работников нарушает требования трудового законодательства.

В данном деле также примечательны следующие положения. Первое это обоснование правомерности удержания из заработной платы со ссылкой на локальный акт организации, при том, что в соответствии с положениями статьи 137 ТК РФ «удержания из заработной платы работника производятся только в случаях, предусмотренных трудовым кодексом и иными федеральными законами», которые данную ситуацию не регламентируют. Поэтому ввиду отсутствия конкретной нормы права, предусматривающую возможность удержания из заработной платы расходов на репатриацию члена экипажа, любые удержания из заработной платы на основании локальных актов организации являются нарушением установленного российским законодательством порядка.

Второе, в указанном деле суд определил взыскать с моряка государственную пошлину пропорционально удовлетворенным требованиям, при этом по странному стечению обстоятельств

¹⁰ Определение Приморского краевого суда от 08.04.2014 по делу № 33-2328.

¹¹ Решение Октябрьского районного суда г. Мурманска (Мурманская область) № 2-1252/2019 от 25 февраля 2019 г. по делу № 2-5833/2018

¹² А также раздел 6 Обзора практики рассмотрения судами дел, связанных с осуществлением гражданами трудовой деятельности в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, утв. Президиумом Верховного Суда РФ 26.02.2014 (ред. от 26.04.2017) // Бюллетень Верховного Суда РФ, № 4, апрель, 2014.

осталось без внимания положение статьи 393 ТК РФ, регламентирующее, что работники освобождаются от оплаты пошлин и судебных расходов.

Приведенные судебные решения по спорам о возмещении расходов за репатриацию моряков в очередной раз демонстрируют, что трудовые споры моряков имеют свои специфические черты, которые выделяют моряков в особый субъект трудовых правоотношений, на которых распространяются особые нормы, от знания и правильного применения которых зависит соблюдение прав моряков как особой категории работников.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция Международной Организации Труда № 186 о труде в морском судоходстве [заключена в Женеве 23 февраля 2006 года.] // СПС Консультант плюс: Версия проф. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
2. Модельный закон об особенностях регулирования труда моряков. Принят в г. Санкт-Петербурге 24.11.2001 Постановлением 18-14 на 18-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ // Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств - участников Содружества Независимых Государств. 2002. № 28. С. 284 - 321.
3. Трудовой кодекс Российской Федерации [от 30.12.2001 № 197-ФЗ (ред. от 14.07.2022 г.)] // Российская газета. — 2001 г. - № 256. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 28.06.2022 г.)] // СЗ РФ. - №11 - 2001. Ст. 1001. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
5. Решение Октябрьского районного суда г. Мурманска (Мурманская область) № 2-1252/2019 от 25 февраля 2019 г. по делу № 2-5833/2018. [Электронный ресурс] Режим доступа: // <https://sudact.ru/>
6. Апелляционное определение Сахалинского областного суда от 13.05.2014 по делу № 33-1116/2014. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://sudact.ru/>
7. Определение Приморского краевого суда от 08.04.2014 по делу N 33-2328. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://sudact.ru/>

Для цитирования: Ионова А.М. К вопросу о делимитации континентального шельфа Арктики / Научный рук. Ю.С. Цветкова; ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адм. С.О. Макарова» // Океанский менеджмент. 2022. № 4(18). С. 14-17.

Ионова А.М.

*Студентка 2 курса бакалавриата
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адм. С.О. Макарова»*

Научный руководитель: Цветкова Ю.С.

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

К ВОПРОСУ О ДЕЛИМИТАЦИИ КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА АРКТИКИ

Аннотация. Данная работа посвящена вопросу делимитации Арктического континентального шельфа. Проведен анализ правовых документов в этой области, на основании чего выведены предложения о создании несколько иной нормативной базы, а также сделаны предположения о дальнейшей судьбе Арктического пространства.

Ключевые слова: Арктика, континентальный шельф, UNCLOS, делимитация, секторальный принцип, международной морское право.

ON THE ISSUE OF DELIMITATION OF THE ARCTIC CONTINENTAL SHELF

Abstract. This paper is devoted to the issue of delimitation of the Arctic continental shelf. The analysis of legal documents in this area has been carried out, on the basis of which proposals for the creation of a slightly different regulatory framework have been derived, as well as assumptions about the future fate of the Arctic space have been made.

Keywords: Arctic, continental shelf, UNCLOS, delimitation, sectoral principle, international maritime law

В настоящее время многие прибрежные государства хотят присоединить к своей территории некоторый участок континентального шельфа Арктики. Так, например, в 2014 году Дания подала заявку в Комиссию ООН по границам континентального шельфа. В свою заявку она включила хребет Ломоносова, на который, в свою очередь, претендует Россия. В тоже время на различные обширные территории арктического дна претендуют и остальные прибрежные государства. Соответственно, необходимо выработать подход к делимитации континентального шельфа Арктики, поскольку в этом вопросе пересекаются интересы нескольких государств, что в свою очередь может привести к достаточно длительному и серьезному политическому противостоянию.

В настоящее время претензии на арктический континентальный шельф имеют пять стран - Россия, Норвегия, США, Дания и Канада. В последние годы существенно снизилось количество морских льдов в Арктике, что открывает доступ не только к новым путям судоходства, но и дало возможность

добычи колоссального объема углеводородных и минеральных ресурсов. Несмотря на возникшие экологические проблемы, связанные с таянием льдов, это открывает большие возможности для экономики. В тоже время Россия, Дания и Канада имеют претензии на одни и те же территории, что делает проблему разграничения континентального шельфа Арктики еще более сложной. Именно поэтому основной задачей, на данный момент, можно назвать международно-правовое оформление внешних государственных границ на этих территориях во избежание каких-либо конфликтов.

Решения по перечисленным выше вопросам выносит Комиссия ООН по границам континентального шельфа. Данный орган позволяет вынести более взвешенное решение, которое разделит арктический континентальный шельф между прибрежными государствами на равных условиях. Но стоит отметить, что деятельность, осуществляемая Комиссией ООН, вызывает ряд противоречивых вопросов. Одним из которых являются ее решения, которые носят рекомендательный характер, поскольку их можно не учитывать при делимитации пространств шельфа или и вовсе полностью игнорировать, что ведет к ухудшению отношений между странами, которые заявили о своих претензиях на морское дно Арктики. Государство, имеющее претензии на определенный участок шельфа, должно подать заявку в данную Комиссию ООН, но рассмотрение каждой заявки растягивается на длительный срок, что явно не способствует снижению напряжения между оппонентами в этом деле.

В настоящее время вопрос правового режима арктического континентального шельфа регулируется нормами обычного международного права и Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву от 1982 г.

Исходя из статьи 76 пункта 1 Конвенции, всем государствам, как-либо претендующим на участок морского дна Арктики, нужно доказать, что данный участок является континентальным шельфом по многочисленному ряду критериев, основным из которых можно назвать геологический.¹³ Комиссия ООН по границам континентального шельфа состоит в основном из ученых, основной деятельностью которых является геология, геофизика, гидрография и геодезия. Именно они будут решать является ли предоставленная информация по определенному участку морского дна Арктики научно обоснованной. Если такое решение было принято, то прибрежные государства должны в договорном порядке делимитировать свои границы.

Сама Комиссия ООН разграничение границ проводить не может, а если же государства не могут договориться, то они имеют право в соответствии со статьей 86 пунктом 1 Конвенции ООН¹⁴, обратиться в Международный суд ООН. С такой проблемой в данный суд в 1988 году уже обращались Дания и Норвегия по вопросу над территорией между Гренландией и островом Ян-Майеном.

Еще одним документом, который играет важную роль в разграничении континентального шельфа Арктики является подписанная в 2008 году Илулиссатская декларация.¹⁵ Данный документ был принят на первой международной Конференции по Северному Ледовитому океану. На этой конференции присутствовали только прибрежные государства Арктики, которые обсудили и задокументировали правовой режим арктических пространств и сотрудничество на этой территории. Также же было принято решение о том, что неарктические государства не будут принимать участие в решении вопросов по делимитации Арктики, соответственно не будут привлечены и международные организации.

В тоже время не существует никакой международно-правовой базы для делимитации арктических пространств. При проведении границ Арктики используется четыре различных подхода:

- 1) На участок не распространяется юрисдикция какого-либо государства. На данной территории действуют нормы международного права;
- 2) Договорной порядок делимитации между приарктическими государствами;
- 3) Геометрический способ делимитации, который был использован в 1867 году при передаче Аляски и делимитации пространств в Беринговом проливе и Чукотском море между США и Российской Империей;
- 4) Концепция «полярных секторов», которую в 1907 году предложила Канада в законе «О северо-западных территориях».

Наиболее подходящей для Российской Федерации принцип разграничения континентального шельфа является принцип секторов, поскольку РФ обладает наиболее протяженной линией побережья по сравнению с другими государствами. Можно предположить, что исходя именно из этого факта, в след за Канадой, в 1926 году СССР издал Постановление Президиума ЦИК о том, что все земли находящиеся в северной части побережья СССР являются его территорией.¹⁶ Другие государства не издавали никаких нормативно-правовых актов, свидетельствующих об их претензиях на территории.

Деятельность пяти прибрежных стран в области увеличения своей юрисдикции в континентальном шельфе Арктики достаточно широка. Первым государством, которое подало заявку в

¹³ "Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву" (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994)

¹⁴ "Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву" (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994)

¹⁵ THE ILULISSAT DECLARATION ARCTIC OCEAN CONFERENCE ILULISSAT, GREENLAND, 27 – 29 MAY 2008

¹⁶ Постановление Президиума ЦИК СССР "Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане" от 15 апреля 1926 г. // СПС Консультант плюс.

Комиссию ООН с желанием расширить границы континентального шельфа, стала Россия в 2001 году, но уже в 2002 году было принято решение об отложении заявки РФ из-за нехватки данных. В связи с этим была учреждена экспедиция А. Чилингарова в 2007 году для того, чтобы пополнить недостающие данные. С окончанием проведения дополнительных исследований в 2015 году была подана вторая заявка в Комиссию ООН, рассмотрение которой началось в 2016 г., а в 2019 снова возвращена из-за нехватки данных по вопросам породы и границ шельфа.

В тоже время Канада так же имеет претензии на континентальный шельф и еще в 2010 году объявила о своих претензиях на хребет Ломоносова. Так, например, на нынешний момент у Комиссии ООН на рассмотрении находятся две заявки Дании, одна из которых касается территории близ Гренландии, поданная в 2013 году, а вторая также касается территорий, расположенных к северу от Гренландии. В данных заявках есть претензии на хребет Ломоносова, как и у Российской Федерации. Также была подана заявка Канады в 2019 году, ее претензия на территории континентального шельфа составляют 1,2 миллиона квадратных километров.

Данная территория является предметом территориального конфликта и споров двух этих стран уже давно, но тем не менее ни Россия, ни Канада, а также Дания, чьи заявки пересекаются на одни и те же территории не имеют предложений о разграничении континентального шельфа.

Исходя из того, что Комиссия ООН рассматривает заявки стран в порядке их поступления, а документы, предоставленные Данией и Канадой, занимают 68-е, 76-е и 84-е место по списку, они будут рассмотрены нескоро. Также стоит отметить, что заявки имеют пересечения по территориям, к которым государства имеют претензии. Несмотря на это решения по Датской заявке будут выноситься еще до того, как Комиссия сможет рассмотреть заявку Канады. В тоже время не стоит забывать о претензии России к многочисленным территориям, которые точно также имеют пересечение интересов, как и у Дании с Канадой. Вынесение решения Комиссией ООН по какой-то одной заявке в положительную сторону, без рассмотрения других заявок может привести к конфликту между странами.

В связи с тем, что в 2019 году заявка России в Комиссию ООН вновь была отправлена на доработку, в 2020 году была направлена новая экспедиция. Вся экспедиция заняла 90 суток и длилась с 14 августа по 12 ноября. Были изучены территории морского дна в районе хребта Гаккеля, хребта Ломоносова и поднятия Альфа-Менделеева, а также Чукотского плато, также были сделана комплексная батиметрическая съёмка дна в местах, где проводились исследовательские работы.¹⁷ На основании более свежих и уточненных данных в 2021 году началась разработка еще одной заявки. Работы в данной сфере продолжатся по настоящее время.

Подводя итог, можно сделать вывод, что вопрос Арктического континентального шельфа носит претензионный характер и должен решаться в наиболее возможные кратчайшие сроки.

Одним из приемлемых вариантов развития событий будет то, что прибрежные страны, заявившие о своих претензиях на континентальный шельф, смогут решить данную проблематику в договорном порядке. Иными словами, арктические государства смогут вывести вопрос на рассмотрение консилиума созданного в целях решения вопроса об установлении границ континентального шельфа.

В таком случае на решения Комиссии ООН можно лишь слегка опираться при разрешении вопроса по делимитации, а не делать из данных решений основополагающий документ для разделения шельфа. Также еще один плюсом данного решения станет более быстрое решение споров по вопросам разграничения шельфа, что позволит не повышать уровень напряженности между странами. В случае договорного порядка страны могут использовать секторальный способ делимитации, поскольку он наиболее справедливый.

Государства, ратифицировавшие Конвенцию ООН 1982 года, теперь зависят от геологического строения морского дна, что достаточно сильно усложняет присоединение какой-либо части континентального шельфа Арктики к своей территории.

Российская Федерация, в настоящий момент, должна основательно и оперативно подходить к заявлениям в Комиссию ООН. В рамках рассматриваемой проблемы Российская Федерация должна заявить территориальные претензии в целях установления российской юрисдикции на следующей территории: хребет Ломоносова. Также, она должна отстаивать границы континентального шельфа, которые уже входят в сектор страны. Это означает, что территории, которые уже входят в юрисдикцию России не должны подвергаться всяческим формам воздействия со стороны иных государств.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) // СПС Консультант Плюс
2. THE ILULISSAT DECLARATION ARCTIC OCEAN CONFERENCE ILULISSAT, GREENLAND, 27 – 29 MAY 2008
3. «Эксперт: континентальный шельф России может увеличиться более чем на 1 млн кв. км» // Arctic.ru URL: <https://ru.arctic.ru/geographics/20211124/998646.html>

¹⁷ «Эксперт: континентальный шельф России может увеличиться более чем на 1 млн кв. км» Arctic.ru URL: <https://ru.arctic.ru/geographics/20211124/998646.html>

4. Постановление Президиума ЦИК СССР «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» от 15 апреля 1926 г. // СПС Консультант плюс.

Для цитирования: Минзяк М.В. Противоречия в реализации новых положений конвенций МАРПОЛ и КБО в международной морской практике / Научный рук. А.В. Полищук; ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет» // Океанский менеджмент. 2022. № 4(18). С. 17-20

Минзяк М.В.

Магистрант

ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»

г. Севастополь

Научный руководитель: Полищук А.В.

доцент кафедры «Международное, морское и таможенное право»

ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»,

г. Севастополь

ПРОТИВОРЕЧИЯ В РЕАЛИЗАЦИИ НОВЫХ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИЙ МАРПОЛ И КБО В МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ПРАКТИКЕ

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы противоречия в реализации новых положений некоторых конвенций Международной Морской Организации по уменьшению загрязнения воздуха и очистке балластных вод в отношении пользы окружающей среде. Оцениваются результаты принятия таких поправок с точки зрения их практического применения.

Ключевые слова: газоочистители, судовой балласт, окружающая среда.

CONTRADICTIONS IN THE IMPLEMENTATION OF THE NEW PROVISIONS OF THE MARPOL AND BWM CONVENTIONS IN INTERNATIONAL MARITIME PRACTICE

Abstract. The article discusses the issues of contradictions in the implementation of the new provisions of some conventions of the International Maritime Organization for the reduction of air pollution and ballast water treatment in relation to the benefits to the environment. The results of the adoption of such amendments are evaluated from the point of view of their practical application.

Keywords: gas cleaners, ship ballast, environment.

Несмотря на то, что сегодня на морской транспорт приходится около 60% всех грузоперевозок в Море, водоизмещение торгового флота в мировом океане продолжает расти. Помимо вопросов безопасности на море, одним из основных вопросов является защита окружающей среды. Для регулирования вопросов защиты окружающей среды, Международная Морская Организация создала и продолжает активно развивать (внося поправки) конвенцию МАРПОЛ. С каждым годом конвенция дополняется всё новыми, более жесткими требованиями для судов. Пять лет назад, а именно в марте 2018 года, вступили в силу поправки, запрещающие выбрасывать вообще какой-либо мусор с борта судна (кроме пищевого и тот на ходу и не везде) где бы то ни было (ранее разрешался сброс не вредных для природы отходов, таких как дерево, стекло и др.) [1]. Принятие этих поправок вызвало вопросы у морского сообщества ввиду непонимания того, чем же доски, сброшенные в глубоком море, могут навредить природе. Суда стали увеличивать объёмы мусорных хранилищ, а порты стали наживаться на приёме большого количества мусора. Некоторые эксперты тогда выражали сомнения в рентабельности и эффективности таких поправок, однако, со временем все стали принимать эти поправки как должное и тема была закрыта. С тех пор практика показала, что для снижения портовых сборов большинство трансокеанских судов продолжают производить сброс не вредных отходов в глубоком океане в тёмное время суток и вдали от других судов, не регистрируя это в журнале регистрации выброса мусора. Таким образом, можно констатировать факт обхода новых правил человеческим фактором (недобросовестностью) и невозможностью контролировать регулятором их выполнение на 100%.

Рассмотрим, что же происходит сегодня с новыми правилами по снижению выбросов и правилами по обработке балласта. Самый обсуждаемый проект прошлого десятилетия в рамках конвенции МАРПОЛ, несомненно, является снижение выброса серы к 2020 году в 9 раз по сравнению с 2010 годом – с 4.5% до 0.5%, а в ЕСА-зонах – в 15 раз, с 1.5% до 0.1% [2]. Несмотря на десятилетнее окно и, казалось бы, плавный постепенный переход, даже сегодня, спустя 3 года после вступления в силу, существует множество проблем.

Целью статьи не является подробное рассмотрение и глубокое изучение всех возможных методов снижения выбросов серы морским транспортом, а лишь указание на наиболее предпочитаемый метод с точки зрения практики. Итак, стратегия подавляющего большинства судовладельческих компаний сегодня заключается в комбинировании способов, позволяющих снизить выброс серы. Самая распространённая комбинация для наиболее крупных судов – использование газоочистителей (где это

возможно) и дизельного топлива. Для судов класса «панамакс» чаще используют комбинацию низко-сернистого тяжелого топлива и дизеля (для специальных районов) [5]. Противоречие же возникает, если задаться вопросом, как сильно такие способы помогут окружающей среде?

Практика эксплуатации газоочистителей показывает, что сложность их конструкции, повышенная аварийность и низкая рентабельность ставят вопрос о целесообразности их применения. Следует также указать, что газоочистители открытого типа сбрасывают частицы серы и других химикатов из выхлопных газов прямо в море [6]. Да, специалисты отметят, что выбрасываемые с водой частицы проходят очистку. Однако, опытный старший механик может констатировать множество проблем с различными датчиками системы, которые порой просто отключаются вручную для избегания сигнализаций, избегания проблем регистрации (логов) ошибок системы и тогда уже не ясно, работает ли система очистки корректно и что именно сбрасывается в воду. Возможно, именно по причине недобросовестности многих моряков, или, скажем иначе: «человеческого фактора», многие страны, такие как: Китай, Египет, Малайзия, Норвегия (для фьордов) и другие [9] запрещают использование газоочистителей открытого типа в своих водах или в определённых районах. Более того, любой специалист подтвердит, что электронные журналы этих систем не защищены и, как правило, состоят из файлов формата «xls» «mdb» и могут быть отредактированы оператором (экипажем).

Производство низко-сернистого топлива стало настоящим испытанием для нефтяных компаний. Используется дополнительная химия и соединения для снижения сернистости, топливо стало дороже и хуже по качеству ввиду изменения вязкости и температуры хранения [7]. И вот мы приходим к тому моменту, когда следует задать вопрос – а правильно ли происходит борьба за экологию? Нет ли финансовых интересов у мировых компаний-гигантов в «экологичности» такого рода? Давайте будем производить новое топливо, содержащее больше химии, забивающее топливные сепараторы и не подлежащее смешиванию; изобретать новые, сложные, нестабильные и дорогие технологии, выбрасывающие серу не в воздух, а в воду и называть это всё способом нормализации экологии. Можно поставить вопрос – не было бы проще (и полезней для планеты) использовать старое доброе морское дизельное топливо, практически не содержащее серы (<0.1%)? Факт, что дизельное топливо сегодня более чем в 2 раза дороже нового низко-сернистого (около 900\$ и 400\$ за тонну соответственно) [10]. Но неужели за 10 лет перехода мировой топливный рынок нельзя было настроить на производство судового дизельного топлива по оптимальной цене и не «изобретать велосипед»? Не имеем ли мы сегодняшние сложности из-за амбиций некоторых компаний-гигантов преумножить свой капитал? Здесь интересно отметить, что львиная доля акций компаний-производителей газоочистителей принадлежит американским компаниям [8]. Мировой рынок нефтепродуктов гораздо сложнее монополизировать, чем рынок технологический.

Далее обратим внимание и на Международную Конвенцию по Контролю и Управлению Судовыми Балластными водами и осадками (КБО) [4]. С 2009 года конвенция предписывает плановый переход крупнотоннажных судов с метода смены балласта в открытом море (D1) на метод обработки балласта (D2) с окончанием всех отсрочек к 2024 году.

Миру хорошо известно, что влияние инородных патогенов пагубно сказывается на водные экосистемы. Последние десятилетия локально принимались различные методы уничтожения патогенных организмов в судовых балластных танках, включая хлорирование и добавление различных химикатов непосредственно в судовые танки. Эти методы были достаточно спорными, поскольку было невозможно равномерно распределить химию по всему объёму танка – она концентрировалась в какой-то определённой его части и не проникала в более глубокие слои. Это приводило к тому, что допустим, топсайд имел высокую концентрацию химии, а танки двойного дна её вовсе не содержали. В итоге, при откатке балласта сначала выходила вода из двойного дна, содержащая патогены, затем выходила вода из топсайд, содержащая высокую концентрацию химии. Экосистемам от такого процесса лучше никак не становилось и, в итоге, практически везде от этого способа отказались. Всё больше стран стали требовать смену балластных вод в дальних водах (200 миль от берега и на глубине более 200 метров) с различными условиями и приписками. Это несколько сократило количество патогенов в экосистемах. Однако, оставались такие факторы как твёрдые остатки и «мёртвый балласт», содержащие патогены; человеческий фактор (недобросовестность); коррупция. Для примера, Канада, помимо требования по смене балласта в открытом море, требовала ещё и вымывания (удаления) остатков грунта и песка из танков. Кроме того, в Канаде была распространена практика взятия образцов балласта перед тем, как судно начинало его откатку. Это действительно помогло уменьшить вред экосистемам канадских портов. Украина же, независимо от места первоначальной смены балласта, требовала дополнительной смены в Чёрном море (с такими же условиями - 200 миль от берега и на глубине более 200 метров). Легче от этого не стало ввиду развитой коррупции – любой капитан, побывавший в украинских портах скажет, что экологи не принесут отрицательный результат на патогены без дополнительной платы. Как результат, многие просто дополнительно не меняли балласт в Чёрном море, зная, что всё равно придётся платить. Итог этого процесса мог увидеть каждый, кто бывал в одесских портах и наблюдал разнообразие видов и размеров медуз. Ну а человеческий фактор по всему миру – это недобросовестная смена балласта.

Дело в том, что никто не может проверить какой объём балласта судно в действительности сменило, а в журнале регистрации балластных вод можно было написать всё что угодно. При требовании заменить 95% балласта, было хорошо, если менялось хотя бы 70%. Это, конечно, не всегда связано с недобросовестностью, а иногда и с техническими и погодными условиями. При качке судна невозможно полностью осушить танк, как и произвести замеры остатков балласта. В итоге всё свелось к простой бюрократии. Образцы балласта брали крайне редко – власти интересовались только журналами и отчётами, которые в режиме копирования пересылались судном из порта в порт со сменой координат и времени.

В ММО полагают, что приняли верное решение по плавному переходу на системы очистки балластных вод. Как и в случае с газоочистителями – это сложные технические сооружения, не прошедшие достаточных испытаний. Такие системы бывают разных типов, но сегодня массово используются системы, которые при закатке балласта окисляют его методом электролиза. В танках судна оказывается вода повышенной кислотности, большинство патогенов в такой среде погибают. При откатке же система добавляет в воду щелочь и нейтрализует кислотность. Так должно быть в теории.

Изучая множество внутренних циркуляров компаний-судовладельцев, становится понятно разнообразие дефектов и проблем таких систем. В случае неисправности систем деокисления, отравленная вода попадёт в экосистему и нанесёт ей вред. Система работает нестабильно: датчики регулярно заливаются и система отключается, при этом процесс откатки не останавливается и отравленный балласт попадает в акваторию. Кроме того, как и в случае с газоочистителями, все электронные журналы системы находятся в доступе оператора и могут корректироваться вручную. Более того, эти системы уменьшают производительность судовой балластной системы, что регулярно приводит к большим штрафам и даже арестам в портах, например, Австралии, где привыкли грузить 200000 тонн руды в сутки. Нет требования к ответственным судовым офицерам проходить обучение по таким системам и получать сертификаты (отсутствие необходимых поправок в ПДНВ на сегодня) [3]. В результате мы получаем злополучный «человеческий фактор»: опытный старпом с двадцатилетним стажем, невидевший никогда таких систем, будет избегать их использования всеми возможными способами, включая подделку электронного журнала; опытный механик с таким же стажем и знаниями не будет грамотно обслуживать систему, датчики не будут калиброваться и никто не сможет проверить, какая же вода откачивается за борт ввиду отсутствия систем контрольных проверок. Не понравилась сигнализация о повышенной кислотности при откатке – откалибруй датчик этой водой, пометив в системе как «норма» и сигнализация уйдёт – это один из пунктов передачи дел старшими офицерами сегодня.

Итогом является то, что сегодня мы не можем знать, действительно ли судно правильно обработало воду при балластировке, и была ли вода обезврежена при дебалластировке. По факту, теперь всё чаще случается так, что судно берёт воду в одном порту, «заполняет» все необходимые документы в порт погрузки с пометкой «установлена система очистки» и получает разрешение на откатку – то есть нет никакой промежуточной смены балласта. На практике это отбрасывает нас в прошлый век, тогда как «на бумаге» всё очень современно, а результата всё равно нет. Очевидно, что ММО поторопилась с принятием поправок к упомянутой конвенции, не продумав детальный переход к возможности её практического исполнения. Сложно сказать, с чем связана такая спешка – она случайна или же имеет финансовые причины.

Могу лишь добавить, что подобные системы требуют сертификации ММО, которая стоит не малых денег. Раньше статьи доходов по сертификации такого рода оборудования в ММО не было, т.е. появилась новая статья дохода. Более того, согласно требованиям США, для работы таких систем в территориальных водах этой страны требуется ещё и сертификация Береговой Охраны США. Естественно, все производители систем очистки балластных вод стремятся получить такую сертификацию, чтобы расширить географию применения своих систем. Это также новая статья доходов, но уже для США.

Иными словами, в отличие от начала этого тысячелетия, когда ММО принимала больше решений «что можно, а что нельзя» и жестко контролировала реализацию таких решений, сегодня мы наблюдаем смену этого вектора в сторону регламентирования установки новых сложных систем и тотальное ослабление контроля над реализацией результата, который должны обеспечить такие системы.

Решение о поправках было принято давно – они уже вступили в силу, потому, вариант их отмены сегодня и проработка новых способов не представляются возможными. Однако, есть различные способы исправить положение. В случае с поправками МАРПОЛ по снижению выбросов серы, необходимо учесть знания, появившиеся с практикой использования, и внести дополнения к техническим требованиям систем; регламентировать систему доступа к электронным журналам.

Что же касается требований КБО об очистке балластных вод – в первую очередь ММО необходимо внести соответствующие поправки по подготовке и дипломированию ответственного за системы очистки балласта персонала в ПДНВ. Кроме того, требования к таким системам должны быть чётче прописаны в конвенции – калибровка датчиков не должна производиться экипажем; система должна быть полностью интегрирована в балластную систему судна (включаться и выключаться вместе);

необходимо проработать механизм, не позволяющий работу с балластом без участия системы; защитить электронные журналы; ввести регулярную сертификацию системы классом судна.

Фактор недобросовестности можно значительно снизить методом понижения санкций и компенсаций для морских судов. Ни одной банки не было бы выброшено за борт, если бы конвенция МАРПОЛ предписывала поощрение, а не санкции за объёмы мусора на борту по приходу в порт в объёме сверх нормы. За сообщения о неисправности систем очистки газов/балласта также на судно накладываются санкции, потому экипаж всегда скрывает такие случаи, не сообщая о них и фальсифицируя документы. Если бы обо всех случаях неисправности систем делались соответствующие доклады – удалось бы намного быстрее стабилизировать ситуацию с регулярными техническими неисправностями.

Пристатейный библиографический список:

Конвенции:

1. Приложение V Международной Конвенции по Предотвращению Загрязнения с Судов 73/78, 2017, IMO IC664E (с поправками);
2. Приложение VI Международной Конвенции по Предотвращению Загрязнения с Судов 73/78, 2017, IMO IC664E (с поправками);
3. Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДНВ-78) с поправками (консолидированный текст), главы 2-6, 2016, ЦНИИМФ;
4. IMO: Ballast Water Management Convention and BWMS Code with Guidelines for Implementation 2018 Edition, IA621E;

Литература:

5. EGCS Systems – Class approach to in-service experience, technical challenges and considerations for retrofitting by Theo Kourmpelis, 3rd of October 2019, Lloyd's Register;
6. Impacts of scrubbers on the environmental situation in ports and coastal waters by Dipl.-Ing. Beate Lange in cooperation with Dr. Till Markus, Dipl.-Jur. Lutz Philipp Helfst, 2015, (FKZ) 33913, (UBA-FB) 002015/E;
7. Stability and Compatibility issues with VLSFO by Viswa Lab, WHITEPAPER, March 6 2020;

Электронные ресурсы:

8. <https://www.visiongain.com/report/marine-scrubber-market-report-2020-2030/> – отчёт по рынку газоочистителей;
9. <https://www.nepia.com/industry-news/no-scrubs-more-ports-declare-ban-on-egcs-discharges-update/> – No Scrubs: Countries and Ports where Restrictions on EGCS Discharges Apply, NORTH P&I Club, 2022;
10. <https://shipandbunker.com/prices#VLSFO> – он-лайн статистика актуальных цен на морское топливо (дата обращения);

Для цитирования: Цветкова Ю.С. Проблемы и перспективы развития российского законодательства, регламентирующего полярный туризм // Океанский менеджмент. 2022. № 4(18). С. 20-21.

Цветкова Ю.С.

Старший преподаватель

Кафедра Международного и морского права

ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩЕГО ПОЛЯРНЫЙ ТУРИЗМ

Аннотация. В статье анализируется действующее российское федеральное законодательство, регламентирующее полярный туризм. Обосновывается необходимость принятия специальных норм, которые бы регулировали туризм в Арктике.

Ключевые слова: Арктика, туризм, полярный туризм

PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN LEGISLATION REGULATING POLAR TOURISM

Abstract. The article analyzes the current Russian federal legislation regulating polar tourism. The necessity of adopting special norms that would regulate tourism in the Arctic is substantiated.

Key words: Arctic, tourism, polar tourism

В свете активного развития в последнее десятилетие туризма в полярных районах, а также повышенного внимания к Арктике и Антарктике на всех уровнях власти, важным представляется вопрос правовой регламентации организации туристической деятельности.

В российском законодательстве, регламентирующем туризм, особняком стоит ФЗ «Об организации туристической деятельности в Российской Федерации», детерминирующий основные понятия, устанавливающий права и обязанности туриста, туроператора и турагента, а также отдельные особенности регламентации указанной сферы.

Однако, как указано в многочисленных научных трудах, посвященных исследованию различных аспектов деятельности в Арктике и Антарктике, полярные регионы – это удаленные районы с особыми климатическими и погодными условиями, характеризующимися экстремальностью и существенно усложняющими их транспортную доступность, и повышающими риски для судоходства. Представляется, что данные особенности непременно должны учитываться в законодательстве, а ФЗ «Об организации туристской деятельности в РФ» не содержит каких-либо особых условий организации туризма в полярных районах.

В отношении Антарктики действует ФЗ «О регулировании деятельности российских граждан и российских юридических лиц в Антарктике», распространяющий свою деятельность, в том числе, и на организацию туризма, однако, следует отметить различный правовой статус территорий Арктики и Антарктики. В Арктике действует секторальное разделение территорий, на каждой из которых действует национальное законодательство того или иного приарктического государства. Антарктика же обладает интернациональным статусом и в отношении данного региона действуют нормы международного права.

В 2020 году в России был принят ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации», направленный на экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации. Безусловно, развитие туризма в регионе также является предпринимательской деятельностью, которая по своему смыслу подпадает под сферу действия указанного нормативного акта. Однако напрямую данный закон сферу туризма не регламентирует, к сфере туризма формально относится только статья 18, регламентирующая особенности осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации, расположенных в Арктической зоне.

В 2013 году был опубликован проект федерального закона «Об Арктической зоне Российской Федерации»¹⁸, координатором развития Арктики, как предполагалось, должно было стать Министерство регионального развития РФ. Данный законопроект так и не был принят, однако отдельные его положения нашли отражения в ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне РФ»¹⁹.

Однако ни в законопроекте 2013 года, ни в законе, принятом в 2020 году, нет прямого указания ни на организацию полярного туризма, ни определения понятия. Новый закон содержит перечень сухопутных территорий и примыкающих к ним внутренних морских вод Российской Федерации, относящихся к Арктической зоне. Можно предположить, что организация туризма на указанных территориях должна регулироваться специально, однако никаких уточнений законодатель не сделал.

В России действует Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации до 2035 года, согласно которой в качестве мер по достижению заявленных целей заявлены государственная поддержка строительства на территории Российской Федерации круизных судов арктического ледового класса и развития туристской инфраструктуры, развитие туристско-рекреационных кластеров, а также развитие культурно-познавательного, этнографического и экологического туристического кластера на арктических территориях и морского круизного туризма на Соловецких островах.

Очевидно, что для реализации указанных мер требуется наличие соответствующей нормативно-правовой базы. Принятый в 2020 году ФЗ «О государственной поддержке...» отчасти решает часть вопросов, связанных с развитием инфраструктуры и инвестициями в арктические регионы, и, соответственно, с объемом господдержки в данных областях. То есть указанный закон регулирует публичные правоотношения, но не затрагивает частноправовой сегмент туризма – отношения, складывающиеся между туроператорами и туристами, которые невозможно урегулировать действующим «общим» законодательством о туризме.

Безусловно, отдельные, «особенные» положения, касающиеся полярного туризма, стороны могут согласовать в договоре, в соответствии с принципом «свободы договора». Однако здесь снова следует отметить экстремальные климатические и суровые погодные условия, а также сложности, связанные с ледовой обстановкой. В случае возникновения внештатной ситуации, связанной с риском для жизни и здоровья людей, аварийно-спасательные операции будут осуществляться государством, а эвакуация людей – с применением авиации. Отдельные позиции, закрепленные в ФЗ «Об организации туристской деятельности в РФ» в качестве права туриста, например, «право на необходимую и достоверную информацию», применительно к полярному туризму должны быть закреплены в качестве обязанностей.

Пристатейный библиографический список:

1. Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» от 24.11.1996 № 132-ФЗ (последняя редакция)

¹⁸ Проект Федерального закона "Об Арктической зоне Российской Федерации" (подготовлен Минрегионом России) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 31.01.2013)

¹⁹ Федеральный закон «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации» от 13.07.2020 № 193-ФЗ (последняя редакция)

2. Федеральный закон «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации» от 13.07.2020 № 193-ФЗ (последняя редакция)
3. Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»
4. Проект Федерального закона "Об Арктической зоне Российской Федерации" (подготовлен Минрегионом России) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 31.01.2013)



РАЗДЕЛ III. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Для цитирования: Мордвинова Т.Б., Скаримов А.С. Проблемы непрерывного образования и обучения в морской отрасли / ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адм. С.О. Макарова» // Океанский менеджмент. 2022. № 4(18). С.23-29.

Мордвинова Т.Б.

Старший преподаватель

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

Скаримов А.С. д.ю.н., профессор

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

ПРОБЛЕМЫ НЕПРЕРЫВНОГО ОБРАЗОВАНИЯ И ОБУЧЕНИЯ В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ¹

Аннотация. Чтобы поддерживать реальный уровень безопасности морепользования и защищенности морской отрасли, необходимо, кроме технологического обеспечения работы морского транспорта, обеспечить и постоянно поддерживать должный уровень образования и постоянного систематического обучения персонала в соответствии с согласованными международными требованиями. В статье, авторы попытались сформулировать ряд суждений, могущих быть направленными на подготовку морского персонала в современных условиях.

Ключевые слова: Морская промышленность, морской персонал, морское образование, человеческие ресурсы, вызовы, профессиональная подготовка.

PROBLEMS OF CONTINUING EDUCATION AND TRAINING IN THE MARINE INDUSTRY

Abstract. In order to maintain a real level of safety of sea use and protection of the maritime industry, it is necessary, in addition to the technological support of the operation of maritime transport, to ensure and constantly maintain the proper level of education and constant systematic training of personnel in accordance with the agreed international requirements. In the article authors made an attempt to formulate a number of judgments that could be used in training of marine personnel.

Keywords: Maritime industry, Maritime personnel, Maritime academic, Human resources, Challenges, professional training.

Для многих людей морская отрасль, прежде всего, ассоциируется с судами красиво рассекающими морские пространства, с картинками огромных контейнерных терминалов и блестящей выправкой моряков. Если посмотреть на морскую отрасль как индустрию, то станет очевидно, что это огромный механизм, состоящий из множества компонентов, причем морское судно это лишь одна его часть. Судовладельцы, операторы, осуществляющие управление судами, судостроительные комплексы, компании по производству судовых частей и компонентов, портовая инфраструктура. А если смотреть шире, то это и вся транспортная структура, включающая и автомобильный и железнодорожный транспорт, подвозящий грузы к морским портам. Какие бы различия технологического и организационного характера не существовали, их объединяет один, важнейший компонент – люди, приводящие всю эту огромную систему в движение. Следовательно, одним из ключевых ее элементов является систематическая подготовка экипажей и представителей отрасли «береговой» инфраструктуры, занимающихся обеспечением ее функционирования и управления.

В постоянно развивающемся обществе морская отрасль сталкивается с проблемами, аналогичными задачам других технологически продвинутых и критически важных с точки зрения безопасности областей. Чтобы подготовить будущих моряков к работе в глобальной отрасли, для которой характерны быстро растущие уровни цифровизации, следует повысить уровень осведомленности о необходимости устойчивого судоходства, снижения негативного воздействия на морскую среду, что также ведет к повышению уровня амбиций в секторе международного судоходства.

Роль действующей системы морского обучения, включая академический уровень, заключается в том, чтобы предлагать отраслевым специалистам необходимые компетенции, соответствующие требованиям отрасли, а также требованиям национальных и международных морских организаций. Возникает вопрос, а кто или какой орган формирует требования отрасли, являются ли эти требования только «заданными» или кроме этого существует дискуссионная площадка, могущая служить источником корректирующих действий. «Обязывающая компетентность» имеет вполне очевидную заданность, поскольку основана на объективных обстоятельствах, вытекающих из технически обязывающих критериев и на знаниях норм международных правил, знание которых – объективная составляющая, без обладания которыми выпускники морских вузов не могут быть допущены к первичным морским должностям [1].

Что касается знаний, уже работающего специалиста, то их объем и содержание должны дополнять базовый уровень, а их формирование должно быть основано на практике, дополняющей базовые компетенции. Для достижения требуемых компетенций (назовем их «компетенциями второго

¹ Статья поступила в редакцию 30 июня 2022 года.

уровня») необходимо иметь адекватную систему обучения, могущую предложить не просто преподавателя, обладающего академическими знаниями, но и преподавателя-эксперта, вовлеченного в практическую деятельность.

Чтобы обучать и оценивать рабочую силу в соответствии с высокими стандартами профессионализма, соответствующим управленческим правовым и техническим компетенциям, навыкам межличностного общения, связанными с коммуникацией, командной работой и лидерством необходимо привлечь опытных людей, которые хотят учить других на основе собственных знаний и профессионального опыта [2]. На современном этапе это самая сложная задача всей системы обучения для морского образования.

Анализ документов ИМО [3] позволяет констатировать, что правила организации целеустремлены на развитие и гармонию в деятельности, и основаны как минимум, на трех основных компонентах: людях, окружающей среде¹ и технологиях. Действующие стандарты в области подготовки экипажей вполне оправдывают задачи обеспечения безопасности на море, в случае если подготовка морских специалистов, в том числе членов судовых экипажей, лоцманов, управленцев портов, операторов службы движения судов и других, соответствует их требованиям. Если раньше технологии помогали людям в управлении судном и другими элементами инфраструктуры отрасли, то сегодня технический прогресс в виде автономных морских судов и иных платформ потенциально «угрожает» рабочим местам отрасли. Автоматизация, информатизация, новые методы в судостроении и прочее создают новые критерии в квалификации специалистов отрасли, а также требования к их обучению.

Указанные обстоятельства требуют обновления старых и создания новых компетенций путем систематической разработки новых курсов и тренингов, которые должны быть интегрированы в непрерывный процесс развития морских университетов.

Разработка специализированных учебных программ – один из важнейших элементов подготовки. По нашему мнению, они в обязательном порядке должны содержать темы в области морского судоходства, основанные на требованиях ИМО. Принятое распределение часов, отводимых на контактную работу и баланс теоретической подготовки и практических занятий, принятых в российских стандартах, не обоснован по отношению к целям обучения и не отвечает задачам овладения соответствующих компетенций. Совершенно очевидно, что надо отказаться от формализации подходов в области, как форм обучения, так и распределения часов, с учетом наилучших международных практик. Что касается методов предоставления материалов, то здесь не может быть минимизации выделяемых ресурсов на технические средства *видеализации образовательного процесса. Использование интерактивных материалов* даст студентам возможность ощутить условия среды принятия решения, а не только автоматически сохранять информацию.

Отметим, что в том, что касается подготовки судоводителей, созданная тренажерная база вполне адекватно обеспечивает требование отрасли. Однако, возрастающая потребность в симуляционном обучении требует включения в этот процесс не только «специалистов мостика», но и иных специальностей морского профиля. Во многих случаях моделируемая ситуация является более сложной, чем в действительности, кроме того, моделирование позволяет охватить ситуации, которые никогда или очень редко встречаются в реальности, и, согласно этим соображениям, человек, достаточно обученный на симуляторе, может более профессионально сталкиваться с реальными ситуациями и не только в области судовождения [4].

Развитием симуляционного обучения следует считать «виртуальную форму», которая в последние годы все больше внедряется в учебный процесс. Действующая концепция основана на идее виртуального обучения, рассматриваемого как веб-система, где размещаются материалы с возможностью не только загрузки или доступа для чтения в сети, а и путем создания «виртуального учителя», технологии, основанной на взаимодействии между учителями и учениками на виртуальной платформе. Принятая в Европе концепция человеческих ресурсов в виртуальном проекте в основном построена на реальных стратегиях управления морским персоналом и правовом обеспечения деятельности морской отрасли, что может быть принятым в качестве рабочей концепции.

Управление знаниями представляет собой процесс создания, поддержания и консолидации знаний внутри организации для их использования в наиболее адекватных формах для создания ценностей и создания конкурентных преимуществ. Система управления знаниями – это особая технологическая система, предназначенная для управления функциональным включением распределенных элементов оборудования, программного обеспечения и сетевых соединений в единый функциональный блок, который поддерживает процессы приобретения и передачи знаний внутри одной учебной организации. Чтобы реализовать эту потребность система управления обучением должна иметь внутреннюю логику и единство: «судоводители» должны понимать основы экономики и правового обеспечения деятельности всей отрасли, а в свою очередь, гуманитарии должны обладать первичными знаниями морской практики и судовождения. Такая конгломерация или, если так можно сказать, культура внутренней образовательной среды может быть достигнута только в вузах с основным морским профилем подготовки. Подобная практика объективно складывается в РФ, а зарубежные морские вузы

¹ Под «окружающей средой» мы подразумеваем не только качество водной среды, климата и другие аспекты физической среды, но также нормативный, экономический и социальный «климат», влияющие на работоспособность персонала.

уже давно практикуют включение психологии, эргономики, лингвистики, социологии и наук об управлении в образовательную и научную среду [5].

Исследовательская деятельность крайне важна не только для обучающихся, но и для подготовки обучающего персонала, что, особенно важно, в гуманитарной сфере. Мы не станем в данной статье погружаться в область подготовки научно-исследовательских кадров для ВУЗов – тема нуждается в самостоятельном рассмотрении,¹ но текущее состояние научно-исследовательской работы, особенно, по гуманитарным морским направлениям вряд ли соответствует международным требованиям. Включение обязанности профессорско-преподавательского состава в проведении исследований в трудовые контракты мало эффективно. Мировой опыт заключается в создании системы адресных грантов, а не общих отчетов ВУЗов о потраченных средствах на НИОКР. К этой же проблеме можно отнести и форму доведения до читателей результатов научных изысканий. Ограниченность требований только в англоязычной аннотации не расширяет круг зарубежных читателей и не достигает цели доведения научных результатов до максимально широкой среды специалистов. По нашему мнению, вузы отрасли, должны не перейти к двуязычным публикациям и вместо понуждения к публикациям в зарубежных научных базах данных (например, Scopus или Web of Science) перейти к активному продвижению собственных научных изданий.

К вышеприведенному тезису примыкает и другой - создание двуязычных курсов – русско-английских. Это весьма болезненная задача. При очевидном росте «морского документооборота» на английском языке, наблюдается довольно значительное снижение школьного и академического уровня языкознания. Очевидным условием повышения уровня подготовки на этом направлении является мотивация, которая может быть достигнута скорее не понуждением, а вовлечением обучаемых в конференции, семинары с рабочим английским языком и краткосрочным обучением студентов в зарубежных университетах, включая в совместно согласованных программах с взаимозачетом курсов в рамках университетских программ. Сложности здесь, не готовность к участию в таких программах самих преподавателей, продолжающиеся пандемийные ограничения и санкционная политика.

И российские и зарубежные университеты прилагают значительные усилия для поддержания своих академических программ, внедряя различные меры и новые форматы морского образования и обучения. Морским университетам необходимо поддерживать тесные отношения с мировой судоходной отраслью, в частности для того, чтобы противостоять последствиям пандемии COVID-19.

Председатель Подкомитета по комплектованию и подготовке кадров ICS (International Chamber of Shipping/ Международная палата судоходства) Tjitsa Westra, в своем выступлении на Комитете ИМО по морской безопасности в октябре 2020 года, указал на то, что Пандемия (COVID-19) существенно повлияла на судоходство, и, хотя самой большой проблемой является смена экипажа, влияние пандемии COVID-19 на морское образование и подготовку, обеспечение квалифицированных и сертифицированных моряков является долгосрочной и крайне важной проблемой. В связи с данным обстоятельством рекомендовано судовладельцам и операторам серьезно отнестись к более тесным отношениям с морскими учебными заведениями, что будет иметь решающее значение при работе над пересматриваемым текстом Конвенции и Кодекса ПДНВ. Вице-адмирал Eduardo Ma R Santosie (Maritime Academy of Asia and the Pacific /Морская академия Азиатско-Тихоокеанского региона) указывал в своем выступлении на то, что Пандемия привела к прерыванию и срыву занятий в 2019/2020 учебного года; задержкам студентов, завершающих морскую практику по программам морского обучения; вызвала сложности для абитуриентов с поступлением в морские университеты из-за ограничений на передвижение и поездки [3].

Судоходная отрасль и образовательные учреждения возможно должны разработать руководства по некоторым «временным мерам», которые могут быть установлены и реализованы администрациями для устранения воздействия пандемии на обучение персонала, - например, различное время плавания судов, порядок работы на тренажерах, переподготовка и повышение квалификации в дистанционной форме с учетом требованиям к повторной аттестации в соответствии с Конвенцией ПДНВ. Возможно не только применительно к текущему периоду пандемии, но и на будущее будет целесообразно и полезно разработка руководства (на уровне ИМО) по дистанционному обучению и утверждению учебных курсов, отвечающих требованиям Конвенции ПДНВ, предоставляемых в режиме онлайн, как растущей тенденции, могущей стать «новой образовательной нормой».

Совершенно очевидно, что данные выводы мы можем распространить и на российские морские вузы. В свою очередь к указанным выводам мы также можем добавить и «свои проблемы». Например, непосредственно лекции, семинары, симуляторы и другие практические занятия, где студенты и преподаватели должны были взаимодействовать в непосредственной близости и/или студенты должны были осуществлять лабораторные работы непосредственно с оборудованием и машинами, были невозможными для выполнения, а требования физического дистанцирования часто влияли на количество студентов, которые могли присутствовать на занятиях в очной форме.

¹ По нашему мнению, принятая в российском высшем образовании концепция отнесения обучения в аспирантуре к очередному уровню образования направлена на разрушение стимулов к дальнейшей защите диссертации, и снимет с вузов ответственность за защиту диссертаций и не способствует формированию дипломированной научной среды в вузах.

В таких условиях можем сформулировать суждения для устойчивого обеспечения учебного процесса. В частности, внедрить правила текущей коррекции расписания для запланированного начала и окончания обучения студентов на семестр вперед, чтобы обеспечить сохранение качества морского образования; установить возможность начала семестра по плану ВУЗа исходя из складывающейся обстановки; разрешить продление окончания набора студентов по усмотрению ВУЗа.

Особое место занимает подготовка «тех кто учит». Какие бы удаленные технологии не применялись в обучении, преподаватель должен быть примером и показывать лучшую часть своей личности, ориентируясь на свои профессиональные знания и навыки, и не ставя задачи обучаемым стать своей копией, помочь им развить свою личность на основе модели. Для этого преподаватель должен использовать в учебном процессе свой профессиональный опыт, иметь возможность дополнять теоретические знания практическими примерами и советами. Необходимо, чтобы преподаватели обладали адекватным уровнем подготовки и владели знаниями в областях, дополняющих их область преподавания. Известно, что морские университеты пытаются создавать собственные курсы переподготовки профессорско-преподавательского состава, которые особенно эффективны в областях технологий и инженерных знаний,¹ однако, довольно беспомощны в морской правовой подготовке.

Программы морской правовой подготовки должны соответствовать потребностям отрасли и соответствовать текущим требованиям обеспечения морской безопасности. Такую подготовку должны, по нашему мнению, осуществлять специализированные юридические лица, осуществляющие практическую работу в предоставлении услуг по правовому обеспечению деятельности субъектов морской области. Основываясь на практике учебного центра «Агентства морского права» (Санкт-Петербург) мы можем констатировать, что перечень программ подготовки должен включать широкий круг курсов разного уровня, способных как дать дополнительные знания должностей «на мостике», так и лиц, предполагающих занять береговые должности. Разработанные курсы созданы в соответствии с актуальной тенденцией морского образования и призваны помочь специалистам и преподавателям улучшить свои компетенции или создать новые, особенно те, которые связаны с морской отраслью.

Базируясь на требованиях отрасли и с учетом опыта других организаций, вовлеченных в процесс обучения моряков, следует также констатировать необходимость обучения по темам обязательных курсов ИМО для палубных офицеров и машинистов. Принимая во внимание специфику этих курсов, особые требования возникают в отношении преподавателей, что требует их сертификации на уровень инструкторов ИМО.

Проблема обучения морских юристов первичного звена (выпускников вузов) начала понемногу решаться (в том числе за счет подготовки в ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова и в Российском университете транспорта), однако, здесь явно недостает специализированных библиотечных фондов, связанных с ресурсами ИМО и иных специализированных международных организациях, а так же специализированных баз данных. Сотрудничество ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова с учебным центром «Агентства морского права» позволяет использовать, адресованную лекторам и студентам базу данных MARIBUS LEX. База данных ориентирована на представление нормативных источников и руководящих документов в соответствии с отраслевыми требованиями. Созданные курсы сосредоточены на инновационных методах создания учебных материалов, задействовании новейших технологий в учебном процессе, разработке новых методов подхода между студентом и преподавателем, способах облегчения взаимодействия между ними для стимулирования студента.

В последние десятилетия технологии морской отрасли и смежных отраслей развиваются все более быстрыми темпами. Это приводит к увеличению спроса на знания и навыки по различным аспектам морепользования. Это обстоятельство дает морскому сектору гибкость при управлении судоходными и портовыми бизнес-процессами. Существующий и обучающийся персонал потребует переподготовки по мере изменения необходимых им навыков обучения, одновременно позволяя сохранить имеемые и приобрести новые жизненно важные отраслевые знания.

Непрерывное образование и обучение являются неотъемлемой частью карьерного роста. Изменить актуальный формат системы морской подготовки, менталитет или подход к основным темам будет непросто. Переход должен быть начат с нового поколения лекторов и завершен лекторами старшего возраста через программы начального и дальнейшего образования. Обучение «морского персонала» должно быть интегрировано и реализовано во многих формах, как через высшее образование университетского уровня, так и через дальнейшую подготовку с учетом возможности трудоустройства. Обучение должно продолжаться на протяжении всей карьеры с установлением четких схем карьерного роста, в которых должны быть указаны необходимые навыки и уровни их достижения. Но это уже правительственная задача.

Пристатейный библиографический список:

1. Barsan E., Social aspects of the Seafarers' integration on the Maritime Jobs Market / Proceeding of International

¹ Которые проводятся, например в: Институт дополнительного профессионального образования Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова; Института повышения квалификации ГМУ имени адмирала Ф.Ф.Ушакова или Центра развития непрерывного образования Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского.

Conference «E-COMM-LINE 2006». Bucharest, 2006. pp. 125-136

2. New navigation competencies required for an updated STCW Convention / Barsan E., Hanzu-Pazara R., Arsenie P. // Journal of Maritime Studies. Vol. 21. 2007. №. 2. pp. 151-161

3. The impact of COVID-19 on maritime education and training / MSC 102/INF.25. 14 October 2020 [Электронный ресурс] // Режим доступа: I:\MSC\102\MSC 102-INF.25.docx

4. Muntean C., E-navigation requires new methods of training for deck officers / Proceedings of the 9th General Assambly of International Association of Maritime Universities. 2008. pp. 29-40

5. Organizational culture and technological change in maritime companies / C. Nistor, R. Hanzu-Pazara, O. Adascalitei; Proceeding of the 6th International Conference of Management of Technological Changes. 2009. pp. 175-178

6. Hanzu-Pazara R., Arsenie P., Maritime education and its role in improving safety on the sea / Proceedings of the 9th Annual General Assembly of The International Association of Maritime Universities. 2008. pp. 165-175

