

# ОКЕАНСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ

ВЫПУСК 4(22)  
2023





**АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА**

*ISSN 2619-1644*

**ОКЕАНСКИЙ  
МЕНЕДЖМЕНТ**

**Выпуск 4(22) 2023**

*Научно-практический журнал*

*Санкт-Петербург*

## **Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»**

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

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

Выходит ежеквартально в бумажной и в электронной версиях.

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

Журнал индексируется в системе РИНЦ (ID: 67324).



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

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

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

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ТУ78-01944 от 25.10.2016

### **Контакты редакции**

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

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

### **РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ**

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

#### **Члены редакционной коллегии:**

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

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

**Коваль Владимир Николаевич**, Директор Юридического института Севастопольского государственного университета, доктор юридических наук, председатель Совета севастопольского регионального отделения Ассоциации 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 Рособрнадзора Министерства образования и науки РФ, декан юридического факультета, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации.

**Трифонова Кристина Васаковна**, 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».

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

Отпечатано в типографии «Майер»  
190005, Санкт-Петербург, Троицкий проспект, д.6, лит В.  
Тираж 100 экз. Подписано в печать 30.10.2023

На обложке – И.К. Айвазовский «Рыбаки на берегу», 1852  
© ООО «АМП», 2023

## **СОДЕРЖАНИЕ**

*Статьи публикуются в авторской редакции.*

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

### **РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО**

**Бурякс Ж. М.**

Оформление идеи международного уголовного правосудия в конце XIX – начале XX века..... 2

**Сотула Е.П.**

Авторские права в контексте использования искусственного интеллекта ..... 5

**Сулейманова Л.Н.**

Международное сотрудничество в сфере уголовного судопроизводства в условиях глобализации..... 9

**Чернядьевса А.С.**

Международно-правовая и национально-правовая деятельность Российской Федерации в сфере охраны нематериального культурного наследия..... 12

### **РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО**

**Андреева А.Д.**

Особенности правового регулирования рафтинга в Российской Федерации ..... 16

**Василькова М.С.**

Организация и правовое регулирование поисково-спасательных операций на Северном морском пути.... 18

**Ибрагимов И.Р.О.**

К вопросу об использовании морских автономных надводных судов применительно к обеспечению безопасности деятельности морских портов ..... 20

**Королева В.Д., Юрченко Д.А.**

Использование беспилотных морских судов: правовые аспекты и перспективы развития ..... 25

**Несторов М.Н.**

Проблема коллизии международных правил морской перевозки грузов (Гаагские правила, Гаага-Висби, Гамбургские правила) ..... 27

**Рахлеева Н., Зацаренская А.**

Правовая природа договора международного фрахтования судна в международном частном морском праве ..... 34

**Щербаков Е.С., Ибрагимов И.Р.О.**

Правовые аспекты разработки и эксплуатации безэкипажных судов ..... 38

### **РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ**

**Малышева А.А., Федосеева М.Н.**

Особенности страхования скоропортящихся грузов на морском транспорте в условиях санкций ..... 42

## РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

**Для цитирования:** Бурякс Ж.М. Оформление идеи международного уголовного правосудия в конце XIX – начале XX века / Науч.рук. Н.А. Чернядьева, д.ю.н., доцент, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Крымского филиала ФГБОУВО «РГУП» // Океанский менеджмент. 2023. № 4(22). С. 2-5.

**Бурякс Ж. М.**

Студент 1 курса магистратуры

Крымского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия»

**Научный руководитель:** Чернядьева Н.А.

профессор кафедры государственно-правовых дисциплин  
Крымского филиала ФГБОУВО «РГУП», д.ю.н., доцент

### ОФОРМЛЕНИЕ ИДЕИ МЕЖДУНАРОДНОГО УГОЛОВНОГО ПРАВОСУДИЯ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

**Аннотация.** В статье исследуется процесс оформления идеи международного уголовного правосудия. Показано, что период «классического международного права» оказал значительное влияние на формирование международно-правовой доктрины. Проанализированы первые попытки осуществления международного уголовного преследования.

**Ключевые слова:** международное право, Версальский мирный договор, Лига Наций, суверенитет.

### FORMALIZING THE IDEA OF INTERNATIONAL CRIMINAL JUSTICE AT THE END OF THE XIX – BEGINNING OF THE XX CENTURY

**Abstract.** The article examines the process of formalizing the idea of international criminal justice. It is shown that the period of “classical international law” had a significant influence on the formation of international legal doctrine. The first attempts at international criminal prosecution are analyzed.

**Keywords:** international law, Versailles Peace Treaty, League of Nations, sovereignty.

Актуальность данной темы обусловлена трансформацией международного права в ответ на актуальные проблемы современности. Именно поэтому представляется значимым исследование зарождения идеи создания механизмов уголовного осуждения лиц в международных трибуналах.

Постепенное развитие международного права обусловлено развитием философско-правовой мысли о месте национального и международного права в обществе, в период «классического международного права» (1648-1919гг.) [1, с. 59]. Стоит сказать, что в рамках данной эпохи под влиянием таких философско-правовых учений как юридический позитивизм и естественно-правовая теория, происходят активные научные дискуссии, в частности относительно природы и сущности международного права.

Ш. Л. Монтескье утверждал: «все что существует, имеет свои законы... Законы же – это отношения, существующие между ним и различными существами, и взаимные отношения этих различных существ» [2, с. 163].

Г. Гроций, как сторонник концепции естественного права, определял предписания естественного права, как «требования разума»: «...право, есть нравственное качество, присущее личности, в силу которого можно законно владеть чем-нибудь или действовать так или иначе» [3, с.68-69].

Философско-правовая дискуссия о сущности права как национального и международного феномена имела развитие в виде идеи о «вечном мире».

Л.А. Комаровский утверждал, что «Не вечный мир, о котором мечтают идеалисты, но мир юридически организованный и охраняемый есть реальная и вместе с тем совершенно необходимая задача человечества» [4, с.165]. На наш взгляд данное высказывание содержит базовую идею международного права.

И.К. Блюнчли, утверждал, что «международное право есть признанный мировой порядок, связывающий различные государства: одно общечеловеческое юридическое существо и обеспечивающий за подданными этих государств равную защиту их прав – общечеловеческих и частных» [4, с.162]. Стоит отметить, что позиция И.К. Блюнчли во многом сводилась к тому, что участниками международных отношений являются исключительно «цивилизованные» государства.

Думается, что мнения Л.А. Комаровского и И.К. Блюнчли близки в части признания значимости «охраняемого мира» и «охраны общечеловеческих прав». Эти идеи составляют сущность международного права. Реализация идеи об «охране всеобщего мира между государствами» возможна как одно из направлений деятельности международных организаций.

Уже в XIX веке было понимание, что регулировать отношения между государствами необходимо при помощи «международного арбитра». Государства как субъекты международного права, имеют юридическое равенство, которое обеспечивается суверенитетом всех государств. Такого мнения придерживался и О.И. Тиунов: «Все государства юридические равны, и это равенство проистекает из суверенитета. Суверенитет есть начальное звено обоснования юридического равенства государств» [5]. Один субъект международных отношений, не может быть наделен дополнительными полномочиями, так

как это лишает равенства всех субъектов международного права. Функции таких вспомогательных субъектов – «арбитров» могли взять международные организации.

Первые такие специализированные международные организации – субъекты международного права появились в результате развития капиталистического мирового рынка, торговли, международных связей. К ним, в частности, относятся Международный телеграфный союз (1865 г.), Всемирный почтовый союз (1874 г.), Международный железнодорожный союз (1886 г.) и др. [1].

Завершение периода «классического международного права» (1648-1919гг.), ознаменовано переходом от концепции «войны как нежелательного, но в целом законного способа разрешения международных разногласий» [1], к идее, «о соблюдении мира путем мирного урегулирования международных споров» (Ст.10-12 Статут Лиги Наций,) [6]. Данное преобразование стало возможным в результате перехода к Версальско-Вашингтонской системе, образованной по окончанию Первой мировой войны (Далее – ПМВ).

Подтверждают сказанное «революционные меры», предпринятые после ее завершения:

- «Была аprobирована первая мировая система обеспечения мира (Версальско-Вашингтонская система)» [7]. 28 июня 1919 г. между государствами-победителями и Германией был заключен Версальский мирный договор, на который, в том числе, в последующем уже по результатам Второй мировой войны, опирался обвинительный приговор Нюрнбергского трибунала [8]. Контролирующим звеном Версальской системы и ее гарантом была призвана стать новая международная организация - Лига Наций, основной целью которой провозглашалось сохранение мира. Так, согласно п.1 ст. 8 Устава Лиги Наций «Члены Лиги признают, что сохранение мира требует ограничения национальных вооружений до минимума, совместимого с национальной безопасностью и с выполнением международных обязательств, налагаемых общим выступлением» [6]. В мирном договоре, впервые предусматривались механизмы привлечения к ответственности физических лиц, причем не только национальным законодательством государства, где территориально были совершены такие преступления, но и трибуналами нескольких государств, если такие преступления распространяются на несколько субъектов международного права, что явно свидетельствует о попытке создания механизма именно международного уголовного преследования [9].

- Осуществлены действия по осуждению конкретных виновных лиц. Согласно ст. 229 «Совершившие действия против граждан одной из Союзных и Объединившихся Держав будут переданы военным судам этой Державы. Совершившие действия, направленные против граждан нескольких Союзных и Объединившихся Держав, будут переданы военным судам, состоящим из членов, принадлежащих к военным судам заинтересованных Держав» [9], например: Лейпцигский процесс (1921г.). На сегодняшний день существует единое мнение ученых, о низкой эффективности данного процесса. Я.А. Голубинов, так охарактеризовал процесс: «Из 45 дел рассмотрели всего девять, а обвиняемых было целых 12 человек! Среди обвиняемых не оказалось ни одного высшего чиновника или военачальника, ни одного смертного приговора не вынесли» [10].

По окончанию ПМВ, были заключены и иные мирные договоры, с каждым государством, проигравшим в данной мировой войне. Так, помимо Версальского мирного договора, странами победителями были заключены: Сен-Жерменский (с Австрией), Севрский (с Турцией), Трианонский (с Венгрией), Нёйиский (с Болгарией) мирные договоры.

В каждом мирном договоре с отдельными проигравшими государствами устанавливались следующие предписания:

- Требования по ограничению вооружения до определенного лимита;
- Запрет территориальных притязаний;
- Передача определенных территорий иным государствам.

Объем предписаний в каждом договоре определялся в соответствии с принципом справедливости, как он виделся государствами-победителями. Государства-победители считали справедливым то, что отвечает их экономическим и политическим интересам (демилитаризация государств, проигравших в ПМВ и репарации в пользу государств-победителей). Г. Гроций, в труде «О праве войны и мира» упоминал слова Аристотеля: «один вид справедливости состоит в отношениях между равными, а другой — в отношениях между господствующими повинующимися. Поэтому мы едва ли ошибемся, если этот последний вид назовем правом господства, а первый — правом равенства» [3]. Думается, что в данном случае имеет место «право господства» (сторона победившая, «диктует» условия, проигравшей).

Так, например, в результате заключения Трианонского мирного договора от 4 июня 1920 г. Венгрий были потеряны значительные территории, численность венгерской армии ограничивалась 35 тысячами солдат, и должна была быть наемной, без авиации, танков и тяжелой артиллерии. Согласно ст. 118 запрещался «ввоз в Венгрию оружия, снаряжения и военного материала всякого рода», а венгерский флот и вовсе упразднялся [11].

Особое значение для развития международного права имеет попытка осуждения Кайзера Германии Вильгельма II. Фактически государства-победители настаивали на суде, над ним. Вильгельму II предъявлялось конкретное обвинение. Так, согласно ст. 227 Версальского мирного договора Союзные и Объединившиеся Державы предъявляют Вильгельму II Гогенцоллерну, бывшему германскому

императору, публичное обвинение в высшем оскорблении международной морали и священной силы договоров. Специальный суд будет образован, чтобы судить обвиняемого, обеспечив ему существенные гарантии права защиты» [9]. Механизм привлечения к ответственности также содержался в данной статье.

Таким образом, суд над Кайзером Вильгельмом II мог стать процессом с участием военных судов нескольких союзных держав, став первым международным трибуналом над обвиняемым физическим лицом, в рамках международного уголовного преследования.

В данном случае важно отметить, что Кайзеру Вильгельму II удалось получить политическое убежище в Нидерландах. Данное событие не исключало возможность его привлечения к юридической ответственности за вменяемые ему обвинения, так как независимо от присутствия или отсутствия субъекта преступления, необходимо было выполнить положения статей Версальского мирного договора, заочно осудив Кайзера Вильгельма II.

Думается, что отказ от международного трибунала над кайзером Вильгельмом II, помимо очевидных политических причин, вызвано, в том числе, и недостаточной доктринальной популярностью и слабой научной разработанностью идеи об уголовно-правовом преследовании в рамках международного права, к моменту окончания ПМВ.

До ПМВ, в сознании ученых правоведов доминировала идея о том, что нарушение международного права, включая агрессивную войну и нарушения законов войны, не могли составлять преступления, поскольку над государствами не было власти определять или применять уголовную ответственность.

Например, в 1905 году Л. Оппенгейм, в своем основополагающем трактате по международному праву утверждал: «международное правонарушение не является преступлением, поскольку государство-правонарушитель как суверенное государство не может быть наказано, хотя в отношении него может быть применено принуждение для получения возмещения за причиненный вред» [12, с.33].

А.М. Осавелюк писал: «Монарх — это глава государства (император, царь, шах, король), который замещает эту должность, как правило, пожизненно и передает ее по наследству. Его власть считается непроизводной ни от воли его подданных, ни от воли какого-либо государственного органа или должностного лица. Наоборот, он считается источником всей власти в государстве» [13].

Таким образом, согласно господствующим доктринальным воззрениям начала XX века, монарх и государство неотъемлемы, что означает невозможность привлечения к ответственности ни государство, ни монарха. По нашему мнению, именно такое понимание в международном праве суверенности государства и его главы на момент ПМВ, могло создать условия, при которых право монарха определять внешнюю политику своего государства считалось безусловно легитимным.

По мнению Л.А. Комаровского «...из суверенитета вытекают: ... Право вести войну и заключать мир... с точки зрения международного права, государства должны согласиться ограничить это право ради общей пользы и добра, ради обеспечения мира» [14, с.37-39]. Представляется, что данная идея Л.А. Комаровского верна. Думается, что *право вести войну* (*jus ad bellum*) угрожает суверенитету иных государств. Л.А. Комаровский, предлагает фактически отказаться от войн, руководствуясь принципом «права одного субъекта заканчиваются там, где начинаются права иного субъекта»: «существо современного правового государства .... требует, чтобы его верховные правительственные органы в отношении к народу сами ограничивали себя нормами закона, а с международной точки зрения само собой понятно, что ни один державный народ не может относиться к существам ему подобным, т.е. к другим таким же народам, исключительно по своему усмотрению и произволу» [14, с.37].

Более того, далее Л.А. Комаровский утверждает, что фактически «в самом понятии суверенитета лежит уже момент его ограниченности, но в смысле самоограниченности» Л.А. Комаровский видит необходимость в высшей организации международного права «с кодексом и судом во главе» [14, с.37].

По мнению И.К. Блюнчи «...так как война ведется не против частных лиц, то нет никакого юридического основания к неуважению частных прав в военное время или к предоставлению их на произвол победителя» [15, с. 51]. Таким образом, И.К. Блюнчи полагает, что война ведется исходя из «законных политических притязаний» субъектов. Он утверждал, что «война есть спор о праве между государствами или вообще между политическими силами, но никак не борьба между частными лицами или против них»

Позиция Л.А. Комаровского, о необходимости уважения суверенитета каждого государства и о необходимости поиска мирных решений конфликтов имеет верный подход для прогрессивного развития международного права. В связи с этим обращает внимание устаревшая, даже по меркам начала XX в. концепция И.К. Блюнчи, в рамках которой государства вправе нарушать суверенитет иных государств. Создание Лиги Наций во многом стало возможным благодаря победе «передовых» идей в доктрине международного права, одним, из выражителей которых стал Л.А. Комаровский.

Таким образом, заключенный «Версальский мирный договор» и мирные договоры с остальными проигравшими в ПМВ государствами, создание «Лиги Наций» - образовали «Версальско-Вашингтонскую» систему, ставшую новой моделью единого, юридически организованного мира.

Отсутствие международного судебного процесса над Вильгельмом II и формальные низкоэффективные «гибридные процессы» не привели к решительным изменениям обычаяев

международного права. Однако, впервые государства-победители юридически закрепили необходимость проведения международного суда, а также механизм привлечения к ответственности как «главных преступников», так и иных лиц, которые по мнению государств-членов Антанты являлись преступниками и должны были быть подвергнуты суду.

#### **Приставной библиографический список:**

1. Международное публичное право: учеб. / Л. П. Ануфриева, М43 Д. К. Бекяшев, К. А. Бекяшев, В. В. Устинов [и др.]. 4-е изд., перераб. и доп. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005. 1005 с.
2. Монтескье Ш. Л. Избранные произведения. Акад. наук СССР. Ин-т философии. М.: Госполитиздат, 1955. 504 с.
3. Гроций Г. О праве войны и мира. М.: Ладомир, 1994. 169 с.
4. Баскин Ю.Я., Фельдман Д.И. История международного права. М.: Междунар. отношения, 1990. 225 с.
5. Тиунов О. И. Суверенное равенство государств в системе основных принципов международного права // Журнал российского права. 2014. №5 (209). С. 5-21.
6. Статут Лиги наций. 28 июля 1919 года [Электронный ресурс] URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/138737-statut-ligi-natsiy-28-iyulya-1919-goda#mode/inspect/page/1/zoom/4> (дата обращения: 18.12.2023).
7. Чернядьева Н. А., Васильева Ю. В. Влияние Ялтинской конференции на развитие современного международного права // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2021. Вып. 52. С. 394–423.
8. Нюрнбергский процесс: Сб. материалов в 8 т. Т. 8 / Сост., автор предисл., отв. ред. Н.С. Лебедева. М.: Юрид. лит., 1999. 792 с.
9. Версальский мирный договор. Москва: Изд. Литиздата НКИД, 1925. 198 с.
10. Голубинов Я.А. Провальныи предтеча Нюрнберга [Электронный ресурс] URL: <https://warspot.ru/13167-provalnyy-predtecha-nurnberga>.
11. Ключников Ю.В. Трианонский мирный договор М.: Изд. Литиздата НКИД, 1926. 184 с.
12. Нюрнбергский процесс и развитие международной уголовной юстиции: специализированный учебный курс / А. Н. Савенков. М.: ИГП РАН, 2022. 330 с.
13. Осавелюк А. М. Монарх - глава государства // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина. 2018. №6 (46). С. 24-33.
14. Комаровский Л.А. Международное право, Москва: Изд. О-во взаимопомощи студентов юристов Московского ун-та, 1905 г. 349 с.
15. Блончли И. Современное международное право цивилизованных государств, изложенное в виде кодекса / изд. В. Ульянинского и А. Лодыженского. М.: тип. Индрих, 1876. 634 с.

**Для цитирования:** Сотула Е.П. Авторские права в контексте использования искусственного интеллекта / научн.рук. А.В. Полищук, к.ист.н., доцент кафедры «Международное, морское и таможенное право» ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет» // Океанский менеджмент. 2023. № 4(22). С. 5-8.

**Сотула Е.П.**

Студент I курса магистратуры  
ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»

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

## **АВТОРСКИЕ ПРАВА В КОНТЕКСТЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА**

**Аннотация.** В статье проанализированы актуальные вопросы, связанные с возможностью самообучения искусственного интеллекта и с признанием авторства на созданные им произведения. Рассматриваются конкретные примеры из практики, когда авторы подают исковые заявления на создателей и разработчиков искусственного интеллекта, по причине нарушения их авторских прав. Также в работе освещаются различные точки зрения исследователей по вопросу признания авторства в случаях, когда искусственный интеллект создает оригинальное произведение. Автор научной работы делает вывод о необходимости обновления законодательства в области авторского права, с учетом возможностей, предоставляемых искусственным интеллектом. Кроме того, автор не только анализирует существующую проблематику, но и выдвигает предложения, которые было бы целесообразно ввести на законодательном уровне.

**Ключевые слова:** искусственный интеллект, авторские права, правовое регулирование, интеллектуальная собственность.

## **COPYRIGHT IN THE CONTEXT OF THE USE OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE**

**Abstract.** The article analyzes topical issues related to the possibility of self-learning of artificial intelligence and the recognition of authorship of works created by it. Specific examples from practice are considered, when authors file lawsuits against creators and developers of artificial intelligence due to violation of their copyrights. The paper also highlights different points of view of researchers on the issue of recognizing authorship in cases when artificial intelligence creates an original work. The author of the scientific work concludes that it is necessary to update the legislation in the field of copyright, taking into account the opportunities provided by artificial intelligence. In addition, the author not only analyzes the existing problems, but also puts forward proposals that would be advisable to introduce at the legislative level.

**Keywords:** artificial intelligence, copyright, legal regulation, intellectual property.

В законодательстве Российской Федерации понятие «искусственный интеллект» впервые появилось в Указе Президента Российской Федерации от 10.10.2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации». В соответствии с ним: «искусственный интеллект – комплекс технологических решений, позволяющий имитировать когнитивные функции человека (включая самообучение и поиск решений без заранее заданного алгоритма) и получать при выполнении конкретных задач результаты, сопоставимые, как минимум, с результатами интеллектуальной деятельности человека» [1].

Генеративный искусственный интеллект (далее – ГИИ) – это подраздел искусственного интеллекта, который относится к системам, способным генерировать новые данные или контент автоматически. В отличие от традиционных систем искусственного интеллекта, которые могут только анализировать и интерпретировать данные, ГИИ имеет способность самостоятельно создавать новые данные на основе предоставленных ему образцов или моделей.

Генеративные модели и алгоритмы, которые используются в ГИИ, позволяют системам создавать контент в различных формах, таких как текст, изображения, музыка и видео. Одним из примеров такой системы является языковая модель GPT-3 (Generative Pre-trained Transformer), разработанная OpenAI. Она позволяет генерировать тексты, отвечать на вопросы, создавать диалоги и многое другое. Стоит обратить внимание, что ГИИ имеет свои ограничения и зависит от данных, на которых он был обучен.

Появление генеративного ИИ сильно повлияло на жизнь человека, но, можно сказать, что интеллектуальные технологии — это обовоюстрий меч, который сталкивается с целым рядом проблем, помогая при этом модернизировать государственное управление [2].

С каждым годом, мы все чаще сталкиваемся со следующими вопросами: не нарушает ли генеративный искусственный интеллект чьи-то право в процессе самообучения, а также, может ли ГИИ иметь авторские права на получаемые результаты при выполнении задач, сопоставимые с результатами интеллектуальной деятельности человека. На данный момент эти вопросы являются очень актуальными и обсуждаемыми, пока нет чётко сформировавшейся практики решения споров по ним, ведь каждый случай является уникальным и требует особого подхода для решения.

В Российской Федерации авторские права регулируется ч. 4 Гражданского кодекса РФ. В соответствии со ст. 1257 ГК РФ: «Автором произведения науки, литературы или искусства признается гражданин, творческим трудом которого оно создано» [3].

Схожее определение авторства дано в законодательствах других государств. Например, в США, Европейском Союзе, Великобритании и т.д. требуют, чтобы автор был физическим или юридическим лицом. Включение в данное понятие ИИ потребует пересмотра фундаментальных правовых норм, существующих многие годы [4].

Наиболее передовыми странами по изучению деятельности искусственного интеллекта являются: США, Китай, Япония, Германия и Великобритания.<sup>1</sup> У этих стран большой потенциал по исследованиям и разработкам в области ИИ, также они внедряют политику, направленную на поддержку развития этой области. Однако вопросы, связанные с установлением авторских прав, на произведения, созданные при помощи технологий, все еще не имеют полного регулирования.

Государства развиваются, капитализация в области современных технологий растет, и вместе с этим растет необходимость регулирования деятельности ГИИ. Одним из основных аспектов самообучения ГИИ является использование и анализ данных. Если ГИИ использует доступную публично информацию или данные, предоставленные с разрешения правообладателя, и производит обработку или дополняет эту информацию, это, как правило, не является нарушением авторских прав. Однако зачастую для обучения используются охраняемые авторским правом произведения, такие как книги, фильмы или музыка, без разрешения правообладателя, что в дальнейшем приводит к нарушению авторских прав. На данный момент есть множество прецедентов, когда авторы подают иски на создателей и разработчиков ГИИ по причине нарушения их авторских прав.

Рассмотрим несколько примеров: в сентябре 2023 г. группа писателей, среди которых автор «Игры престолов» Джордж Мартин и создатель детективов Джон Гришэм, подала коллективный иск к компании OpenAI из-за предполагаемого нарушения авторских прав. Они настаивают, что компания в массовом порядке копировала авторские произведения без получения соответствующих разрешений и без учета прав создателей таковых в целях обучения «больших языковых моделей», то есть масштабных алгоритмов, лежащих в основе механизмов искусственного интеллекта, в частности ChatGPT.<sup>2</sup>

В ноябре 2023 г. подано исковое заявление писателем и журналистом Джюлианом Санктоном и некоторыми его коллегами к компаниям OpenAI и Microsoft, которые, как утверждается, без соответствующего разрешения использовали тысячи произведений научно-популярной литературы в

<sup>1</sup> Рейтинг стран по развитию искусственного интеллекта [сайт]. – 2023. – URL: <https://marassit.ru/reiting-stran-po-razvitiyu-iskusstvennogo-intellekta/>

<sup>2</sup> Автор «Игры престолов» и другие писатели подали иск к OpenAI из-за авторских прав // Российское агентство правовой и судебной информации: [сайт]. – 2023. – URL: [https://rapsnews.ru/international\\_news/20230921/309236101.html](https://rapsnews.ru/international_news/20230921/309236101.html)

программах обучения систем искусственного интеллекта (ИИ) для своих сервисов, в том числе чат-бота ChatGPT.<sup>1</sup>

Эти ситуации показывают, что на данном этапе, ответить на вопрос было ли нарушено авторское право в каждом конкретном случае, является затруднительным. Мы предполагаем, что в подобных ситуациях стоит учитывать степень переработки и изменения исходной информации, нужен индивидуальный подход.

Обратимся к вопросу о том, может ли быть признано авторство на работу, созданную с помощью ГИИ.

Как считает старший юрист практики «Интеллектуальная собственность и информационные технологии» АБ «Адвокатское бюро Nordic Star» Вера Зотова: «Российскому праву пока далеко до признания нейросетей авторами произведений: в центре правового регулирования стоит человек».<sup>2</sup>

В США, например, в 2022 г. Бюро регистрации авторских прав заявило, что сможет зарегистрировать оригинальное авторское произведение, но только «при условии того, что это произведение было создано человеком».

Создание ИИ имело целый ряд целей и причин. Одной из основных причин является помочь людям в различных сферах жизни и деятельности. Поэтому представляется возможным рассматривать ИИ как инструмент при создании объектов авторских прав. Это означает использование искусственного интеллекта для генерации исходного материала, который потом дополняется и обрабатывается человеком, чтобы создать окончательный объект авторского права.

Известен случай, когда ИИ помог создать музыку, которая была отмечена как хорошая и качественная: в 2016 году компьютерная программа IBM Watson помогла создать песню «Not Easy».

Возможность авторства ИИ вызывает некоторые этические и правовые вопросы. Кто будет считаться владельцем созданного контента и как будут регулироваться авторские права? Дополнительно, многие считают, что творчество – это привилегия человека и отражение его индивидуальности, поэтому некоторые возражают против идеи, что ИИ может быть истинным автором. В большинстве стран за произведением, разработанным искусственным интеллектом, авторские права признаются за разработчиком – создателем этого ИИ.

Есть случаи, когда по решению суда искусственный интеллект наделяется некоторым объемом авторских прав. Примером этого является решение Народного суда округа Наньшань, Шэньчжэнь, провинция Гуандун, (2019) Юэ 0305 Мин Чу №14010 Гражданское решение от 25 ноября 2019 г. о признании авторских прав у искусственного интеллекта [5].

Более того, в ноябре 2023 г. было вынесено решение Пекинского суда о том, что контент, созданный ИИ, может быть защищен авторским правом, что создает далеко идущие последствия для использования технологий. Пекинский интернет-суд постановил, что изображение, созданное искусственным интеллектом в споре об интеллектуальной собственности, было произведением искусства, защищенным законами об авторском праве.<sup>3</sup>

Есть еще более интересный случай. В Бразилии приняли первый в мире закон, разработанный нейросетью.<sup>4</sup> В бразильском городе Порту-Алегри приняли закон, частично генерированный нейросетью ChatGPT. Генерирован он был по запросу члена горсовета Рамиро Росарио, после чего подвергся ручным корректировкам. Рассматриваемый нормативно-правовой акт вступил в силу 23 ноября 2023 г. Глава горсовета Гамильтон Соссмайер заявил, что считает принятие закона «опасным прецедентом». Но многие эксперты считают, что нет необходимости опасаться этого, поскольку законопроект корректировался и принимался людьми, а не искусственным интеллектом.

Все вышеуказанные случаи становятся действительно интересными прецедентами в области авторского права не только для своих государств, но и для всего мира.

Генеративный ИИ имеет широкое применение в различных областях, включая искусство, развлечения, дизайн, музыку, медицину и науку. Эта технология имеет большой потенциал для творческого использования и создания новых интересных решений. Однако она также вызывает вопросы этики, так как возникают проблемы с авторством, копированием и использованием данных других людей. Поэтому в данном вопросе было бы целесообразно на законодательном уровне определить условия, при которых объекты, созданные совместно с ИИ, могут быть признаны объектами авторского права, например, установление необходимой доли человеческого участия, новизны, творческого начала. Также необходимо определить ответственность за неправомерное использование ИИ, нарушение прав или порождение этически неприемлемых последствий. Необходимо избегать ситуаций, подобных той, которая случилась с иллюстратором Холли Менгерт. Когда другой пользователь скопировал ее работы, а

<sup>1</sup> Новый иск о нарушении авторских прав подан к OpenAI и Microsoft из-за обучения ИИ // Российское агентство правовой и судебной информации: [сайт]. – 2023. – URL: [https://rapsnews.ru/international\\_news/20231122/309405578.html](https://rapsnews.ru/international_news/20231122/309405578.html)

<sup>2</sup> Вараксин М. Рисунки нейросети: кому они принадлежат // Право.ру: [сайт]. – 2023. – URL: <https://pravo.ru/story/244721/>

<sup>3</sup> Iris Deng, Beijing court's ruling that AI-generated content can be covered by copyright eschews US stand, with far-reaching implications on tech's use // South China Morning Post: [сайт]. – 2023. – URL: <https://www.scmp.com/tech/tech-trends/article/3243570/beijing-courts-ruling-ai-generated-content-can-be-covered-copyright-eschews-us-stand-far-reaching>

<sup>4</sup> В Бразилии приняли первый в мире закон, разработанный нейросетью // Российская газета: [сайт]. – 2023. – URL: <https://rg.ru/2023/12/05/v-braziliy-priniali-pervyy-v-mire-zakon-razrabotannyj-neyrosetju.html>

потом разрешил всем пользователям бесплатно использовать результаты — новые картинки в том же стиле.

Также, законодательство должно устанавливать ограничения по применению ИИ в определенных областях, которые могут наносить вред человеческим правам, и определять кому принадлежит ответственность за последствия, вызванные действиями ИИ.

Еще одним способом защиты авторских прав, является создание специальных баз данных или наборов данных, которые будут направлены на обучение искусственного интеллекта. Это позволяет собирать и использовать данные, которые либо являются общественным достоянием, либо получены с согласия авторов или с использованием лицензий и разрешений. Таким образом, это поможет избежать нарушений авторских прав.

В РФ многие вопросы, связанные с деятельностью искусственного интеллекта пока не регулируются, однако шаги в этом направлении предпринимаются. Например, 26 октября 2021 г. ряд компаний подписали специальный Кодекс этики, который носит рекомендательный характер.

Кодекс распространяется на отношения, связанные с этическими аспектами создания (проектирования, конструирования, пилотирования), внедрения и использования технологий ИИ на всех этапах жизненного цикла, которые в настоящее время не урегулированы законодательством Российской Федерации и/или актами технического регулирования [6].

Как мы выяснили, проблема нарушения авторского права искусственным интеллектом, является актуальной этической проблемой, и единого подхода решения возникающих споров не выработано.

Пока право интеллектуальной собственности направлено на защиту результатов интеллектуальной деятельности человека, но как быть в случаях, когда произведения создаются исключительно искусственным интеллектом.

Некоторые исследователи считают, что ИИ должен распознаваться как автор произведения и обладать авторскими правами. Они полагают, что ИИ, обладающий способностью к творчеству, заслуживает защиты и должен иметь возможность владения своими созданиями. Что приводит к необходимости наделения ИИ статусом субъекта гражданского права.

Другие ученые склоняются к мнению, что авторское право должно оставаться в руках человека-разработчика ИИ. Они считают, что создание ИИ осуществляется с использованием творческого вклада, интеллектуальной собственности и усилий человека, поэтому и авторское право должно принадлежать ему.

Однако, признание автором разработчика программы противоречит законам логики, так как искусственным интеллектом созданы результаты, которые не охватывались замыслом разработчика [7].

Третья группа исследователей предлагает гибридную модель, которая учитывает и права искусственного интеллекта, и права человека-разработчика. Они предлагают создание специальных лицензий и контрактов, которые устанавливают условия использования произведений, созданных ИИ, и разделяют права между искусственным интеллектом и его разработчиком.

Несмотря на разногласия, все ученые сходятся во мнении о необходимости обновления законодательства в области авторского права, чтобы оно отражало современные реалии и вызовы, связанные с использованием ИИ.

Таким образом, открытость, сотрудничество и глубокие экспертные знания становятся все более необходимыми для разработки универсальных и этических правил в области авторского права и ИИ. Однако, независимо от конечного решения, внесение изменений в законодательство должно предусматривать баланс между стимулированием инноваций, защитой прав интеллектуальной собственности и учетом общественных интересов.

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

1. Указ Президента Российской Федерации от 10.10.2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «ГАРАНТ». – URL: <https://base.garant.ru/72838946/>
2. Ли Яо. Особенности нормативно-правового регулирования генеративного искусственного интеллекта в Великобритании, США, Евросоюзе и Китае // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2023. Том 16. № 3. С. 245-267. DOI: 10.17323/2072-8166.2023.3.245.267.
3. «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть четвертая)» от 18.12.2006 N 230-ФЗ (ред. от 13.06.2023) [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «Консультант плюс». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_64629/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_64629/)
4. Галлямова А.А. Авторское право на произведения, созданные с использованием технологий искусственного интеллекта // Журнал Образование и право. 2023. № 4. С. 240-248.
5. Васильева А.С. К вопросу о наличии авторских прав у искусственного интеллекта // Журнал Суда по интеллектуальным правам. Декабрь 2022. Вып. 4 (38). С. 107–116. DOI: 10.58741/23134852\_2022\_4\_107.
6. «Кодекс этики в сфере искусственного интеллекта» от 26.10.2021 [Электронный ресурс] // URL: [https://ethics.ai-ai.ru/assets/ethics\\_files/2023/05/12/Кодекс\\_этики\\_20\\_10\\_1.pdf](https://ethics.ai-ai.ru/assets/ethics_files/2023/05/12/Кодекс_этики_20_10_1.pdf)
7. Филиппова И.А. Правовое регулирование искусственного интеллекта: учебное пособие / И.А. Филиппова. – 2-е издание, обновленное и дополненное. – Нижний Новгород: Нижегородский госуниверситет, 2022. – 275 с.

**Для цитирования:** Сулейманова Л.Н. Международное сотрудничество в сфере уголовного судопроизводства в условиях глобализации / Науч.рук. Н.А.Чернядьева, д.ю.н., доцент, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Крымского филиала ФГБОУВО «РГУП» // Океанский менеджмент. 2023. № 4(22). С. 9-12.

**Сулейманова Л.Н.**

студентка 3 курса бакалавриата  
Крымского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия»

**Научный руководитель:** Чернядьева Н.А.,  
профессор кафедры государственно-правовых дисциплин  
Крымского филиала ФГБОУВО «РГУП», д.ю.н., доцент

## МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ УГОЛОВНОГО СУДОПРОИЗВОДСТВА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

**Аннотация.** Одним из важных средств повышения эффективности сотрудничества международного сообщества в сфере противодействия преступности является сотрудничество иностранных государств между собой. В статье анализируются и обобщается информация из официальных источников, статистические данные, а также изменения произошедшие в международном сообществе.

**Ключевые слова:** интернационализация и глобализация преступности, суверенитет государств, международной договор, принцип взаимности, запрос, экстрадиция, передача осужденного.

### INTERNATIONAL COOPERATION IN THE FIELD OF CRIMINAL JUSTICE IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION

**Abstract.** One of the important means of increasing the effectiveness of preliminary investigation bodies in the field of combating crime is the cooperation of foreign states among themselves. The work analyzes and summarizes information from official sources, statistical data, as well as changes in the international community.

**Keywords:** internationalization and globalization of crime, sovereignty of States, international treaty, principle of reciprocity, request, extradition, transfer of a convicted person.

Глобализация в международных отношениях – это процесс, который объединяет различные страны и народы в единую глобальную сеть, вместе с этим одновременно делая менее значимыми границы между странами, а взаимодействие между ними более интенсивным.

Глобализация также означает, что страны все больше зависят друг от друга в экономическом и политическом плане. Международная торговля и инвестиции становятся все более важными для экономического развития стран, а политические решения одной страны могут иметь влияние на другие страны.

Международное сотрудничество – это важный аспект современных международных отношений, играющий ключевую роль в современном мире при обеспечении мира, порядка и безопасности всего международного сообщества. В условиях глобализации лишь коллективные усилия государств позволят вовремя предотвратить конфликт путем налаживания диалога, снизить риск возникновения вооруженных конфликтов, а также решение иных глобальных проблем, требующих участия всего мира при решении. Совместные усилия государств и международных организаций позволяют разрабатывать и внедрять международно-правовые программы и инициативы, направленные на борьбу с этими проблемами и на достижение устойчивого развития всех стран в мире.

В сфере уголовного судопроизводства действуют двусторонние международные договоры об оказании правовой помощи. Например, договоры со следующими странами: Республикой Киргизстан (1992), Азербайджанской Республикой (1992 и 1994), Социалистической Республикой Вьетнам (1981), Греческой Республикой (1981), Республикой Кореей (1999), Республикой Куба (1984), Эстонской Республикой (1993) и др.<sup>1</sup>

Сотрудничество между субъектами международного права обеспечивается принципом добросовестного выполнения государствами обязательств, принятых ими в соответствии с Уставом ООН.[2] Принцип закреплен в Уставе ООН, преамбула которого подчеркивает решимость государств — членов ООН «создать условия, при которых могут соблюдаться справедливость и уважение к обязательствам, вытекающим из договоров и других источников международного права». Согласно п. 2 ст. 2 Устава все члены ООН «добросовестно выполняют принятые на себя по настоящему Уставу обязательства, чтобы обеспечить им всем в совокупности права и преимущества, вытекающие из принадлежности к составу Членов Организации». Данный принцип нашел отражение в международных договорах, превратившихся в императивную конвенционную норму. [6]

Согласно ст. 26 Венской конвенции о праве международных договоров «каждый действующий договор обязателен для его участников и должен ими добросовестно выполняться». Более того, «участник не может ссылаться на положения своего внутреннего права в качестве оправдания для невыполнения им договора».

<sup>1</sup> Перечень официально опубликованных международных договоров Российской Федерации, предусматривающих возможность выдачи лица для уголовного преследования, исполнения приговора.

Проанализировав официальные данные, размещенные на сайте Генеральной прокуратуры Российской Федерации, следует отразить следующие показатели:

- за период январь-декабрь 2022 года зарегистрировано 1 966 795 преступлений, совершенных на территории России. В сравнении с данными указанными за период январь – декабрь 2021 года, прирост преступности составил 1,88%. [13]
- количество преступлений, совершенных иностранными гражданами и лицами без гражданства за период январь-декабрь 2022 года составляет 40 154, в сравнении с аналогичным периодом 2021 года 36 420 преступлений, что составляет 10,3% прироста.
- всего зарегистрировано преступлений в отношении иностранных граждан и лиц без гражданства за 2022 год составляет 16082, за 2021 год – 15961 преступление, прирост по данному критерию незначительный, 0,8%.

Резкие изменения коснулись международного сотрудничества в 2022 году, во взаимоотношениях правоохранительных органов России со своими коллегами за рубежом. Сотрудничество Генеральной прокуратуры РФ с подавляющим большинством стран Восточной и Западной Европы по вопросам экстрадиции обвиняемых прекратилось. Причиной данных изменений стала сознательная политизация международного антикриминального сотрудничества, что, в конечном итоге, пойдет на пользу лишь международному криминалу, эффективная борьба с которым невозможна без равноправного взаимодействия всех стран, которые должны проявлять конструктивный подход, обеспечить деполитизированное и ответственное взаимодействие правоохранительных ведомств. [4]

Так, если за январь-февраль 2022 г. Прокуратура РФ получила четыре отказа в выдаче запрашиваемых лиц, то в марте-мае 2022 г. их количество увеличилось до 43 и продолжает расти. [5]

Одна лишь Федеративная республика Германия отказалась в выдаче 13 обвиняемых, которые совершили преступления общеуголовной направленности. [12]

В случаях отказа в экстрадиции обвиняемых, Австрия, Великобритания, Германию, Италия, Польша, Чехия и другие государства не скрывают политические мотивы отказа в принятых решениях, а в качестве официальных причин отказа указывают, якобы, на «противоречие» экстрадиции правовым принципам своих стран и неуверенность в соблюдении прав запрашиваемых лиц. Одним из последних примеров отказа в сотрудничестве стала невыдача Швейцарией по запросу РФ предпринимателя В. Клюшина, обвиняемого в хакерстве против IBM, Tesla и других американских транснациональных компаний, пользуясь информацией которых осуществил кражу более \$10 млн. [15]

Аналогичная ситуация складывается не только в вопросах экстрадиции, но и в вопросах оказания правовой помощи по уголовным делам.

Отдельные страны (Бельгия, Словакия, Словения и другие) [5] уведомили Российской сторону о прекращении взаимодействия не только в сфере выдачи и правовой помощи по уголовным делам, но и в области правоохранительного содействия.

В итоге, отвечая на подобные действия, Генеральная прокуратура РФ 23 марта 2022 г. вышла из Международной ассоциации прокуроров. [12]

Изменения коснулись также процесса направления запросов об оказании международной помощи, если ранее запросы направлялись непосредственно в страны-члены Интерпола. По вновь введенному правилу, все запросы Россия направляет в Генеральный секретариат, где они проверяются на соответствие требованиям организации. В том случае, если нарушений установленных правил нет, то информация передается государствам-участникам, а они сами решают выполнять или нет подобные поручения. [9]

В настоящее время имеются примеры прекращения двухсторонних международных отношений в борьбе с преступностью и между ведущими мировыми державами. Так, 5 августа 2022 г. Министерство иностранных дел Китая (КНР) сообщило, что в связи неоднократными провокациями со стороны США по Тайваню и усилинию напряженности в регионе, Китай приостанавливает взаимодействия с США по вопросам уголовно-правовой помощи, борьбе с транснациональной преступностью и в области контроля за наркотиками. [10]

Вместе с тем, есть и примеры позитивного сотрудничества ведущих мировых держав в области уголовного судопроизводства.

В апреле 2022 года Россия и США обменялись заключенными. Российский летчик К. Ярошенко, осужденный в Америке на 20 лет и отсидевший 10 из них, якобы, за контрабанду кокаина, возвратился на родину. Вашингтон согласился обменять его на своего гражданина - американца Т. Рида, который в России получил тюремный срок за избиение полицейского. [5]

В декабре 2022 года в аэропорту Абу-Даби (ОАЭ) российский предприниматель Виктор Бут, осужденный в 2012 году в США на 25 лет, был обменян на американскую баскетболистку Б. Грайнер, приговоренную в РФ за контрабанду наркотиков.

Генеральной прокуратурой Российской Федерации Турецкой Республике направлен запрос о выдаче разыскиваемого И. Молчанова, обвиняемого в убийстве, а также незаконном приобретении и хранении наркотических средств в крупном размере. В сопровождении сотрудников НЦБ Интерпола МВД России и ФСИН России из Турецкой Республики 17 ноября 2023г. И. Молчанов был экстрадирован. [17]

Из России в Республику Северная Македония экстрадирован гражданин Украины В. Шеремет который обвиняется в краже в особо крупном размере и участии в преступном сообществе. Генеральной прокуратурой РФ удовлетворен запрос Министерства юстиции Республики Северная Македония о выдаче разыскиваемого. В международном аэропорту Внуково имени А.Н. Туполева 20 ноября 2023г. сотрудниками НЦБ Интерпола МВД России и ФСИН России Шеремет В. был передан представителям компетентных органов Северной Македонии. [17]

Двадцать первого ноября 2023 г. сотрудниками НЦБ Интерпола МВД России, ГУУР МВД России и Линейного отдела МВД России в аэропорту Внуково был задержан ранее депортированный из Турецкой Республики россиянин Х. Акбулатов, [17] обвиняемый в совершении преступления, предусмотренного статьей 210.1 УК РФ. В результате взаимодействия правоохранительных органов России и Турции посредством участия в деятельности Международной организации уголовной полиции – Интерпола, [15] Акбулатов Х. задержан и депортирован на родину.

На основе проведенного анализа можно сделать вывод, что основная тяжесть борьбы с преступностью возлагается на государства. Нарушение межгосударственного сотрудничества в сфере уголовного и уголовно-процессуального права ведет к ослаблению противодействия транснациональной преступности.

Декларация о принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом Организации Объединенных Наций провозглашает следующие принципы [1]:

1. Принцип, согласно которому государства воздерживаются в своих международных отношениях от угрозы силой или ее применения как против территориальной целостности или политической независимости любого государства, так и каким-либо иным образом, несовместимым с целями Организации Объединенных Наций;
2. Принцип, согласно которому государства разрешают свои международные споры мирными средствами таким образом, чтобы не подвергать угрозе международный мир, безопасность и справедливость;
3. Принцип, касающийся обязанности в соответствии с Уставом не вмешиваться в дела, входящие во внутреннюю компетенцию любого другого государства;
4. Обязанность государств сотрудничать друг с другом в соответствии с Уставом;
5. Принцип равноправия и самоопределения народов;
6. Принцип суверенного равенства государств;
7. Принцип добросовестного выполнения государствами обязательств, принятых ими в соответствии с Уставом.

Необходимость активно сотрудничать является важным фактором в борьбе со всеми глобальными проблемами Мира, такими как бедность, голод, болезни, климатические изменения и прочие. Только путем объединения усилий и ресурсов международного сообщества можно достичь значимых результатов в решении этих проблем и обеспечить устойчивое развитие для всех народов мира.

Таким образом, международное сотрудничество имеет ключевое значение в современном мире, позволяя странам работать вместе над общими целями, повышая уровень сотрудничества и уменьшая различия. Оно является основой для создания более справедливой, безопасной и процветающей взаимозависимой мировой системы.

Задача повышения эффективности международного сотрудничества в сфере уголовного судопроизводства требует развития национального законодательства, а также совершенствования содержания международных договоров Российской Федерации с другими странами: в части, касающейся механизма оказания правовой помощи по уголовным делам. [7]

Суть международной правовой помощи состоит в исполнении органами одного государства по запросу компетентных органов другого государства о производстве на своей территории процессуальных действий (и оперативно-разыскных мероприятий) по делу, расследуемому или рассматриваемому в суде запрашивающего государства, а также осуществление других действий в целях обеспечения возможности расследования или рассмотрения такого дела. Таким образом государство запрашивающее помочь частично передает свои полномочия запрашиваемому государству.

#### *Приставной библиографический список:*

1. Декларация о принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом Организации Объединенных Наций 24 октября 1970 года от 24.10.1970 г./ОНН. Резолюция Генеральной Ассамблеи на XXV сессии. - Нью-Йорк. - 1970. - С. 151-155.
2. Устав Организации Объединенных Наций от 26.06.1945 (с изм. и доп. от 20.12.1971) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. - Вып. XII. - М., - 1956. - С. 14 – 47.
3. Указ Президиума Верховного Совета СССР «О ратификации Венской конвенции о дипломатических сношениях» // Известия. - № 38. - 13.11.1964.
4. Вишневецкий К.В. Международное сотрудничество правоохранительных органов при расследовании уголовных дел о терроризме и экстремизме: учеб. пособие. – Краснодар. - 2004. - С. 57.

5. Карлеба В.А. Международное сотрудничество в сфере уголовного судопроизводства - новые реалии / Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. - 2022. - С. 87-90.
6. Кузнецов В.И., Тузмухамедов Б.Р. Международное право: учебник. Отв. ред. В.И. Кузнецов, Б.Р. Тузмухамедов. 3-е изд., перераб. - М.: НОРМА: ИНФРА-М. - 2010. - С. 194-196.
7. Хисамутдинов Ф. Р., Чанышева Г. Г., Марданов Д. Р. Международное сотрудничество в сфере оказания правовой помощи по уголовным делам : учебно-практическое пособие для студентов, обучающихся по направлению подготовки «Юриспруденция» / Ф. Р. Хисамутдинов, Г. Г. Чанышева, Д. Р. Марданов [и др.] ; под ред. Ф. К. Зиннурова. — Москва : ЮНИТИ-ДАНА : Закон и право. - 2017. – С. 5-9.
8. Шигуров А.В. Шигурова Е.И. Основания направления запроса о международной правовой помощи по уголовным делам // Гуманитарные и политico-правовые исследования. - 2021. - №3(14). - С. 49-61.
9. Заявление Генерального Секретариата Международной организации уголовной полиции (Интерпола) по России от 10.03.2022 г. URL : <https://www.interpol.int/Resources/Documents#General-Assembly>
10. Заявление МИД Китая от 05.08. 2022 г. в связи с посещением Тайваня Спикером палаты представителей США Нэнси Пелоси. URL: [https://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/202208/t20220802\\_10732376.html](https://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/202208/t20220802_10732376.html)
11. Сайт Минюста Российской Федерации. URL: <https://to06.minjust.gov.ru/ru/activity/directions/167>
12. Сайт Генеральной Прокуратуры Российской Федерации. URL : <https://epp.genproc.gov.ru/web>
13. Сайт Генеральной Прокуратуры Российской Федерации. Портал правовой статистики URL: [http://crimestat.ru/offenses\\_chart](http://crimestat.ru/offenses_chart)
14. Сайт Консульского информационного портала Министерства иностранных дел. URL: <https://www.kdmid.ru/consl/legalization-of-documents>
15. Официальный сайт Интерпола. URL: <https://www.interpol.int>
16. Информация справочно-правовой онлайн-системы «Право.RU» URL: <https://pravo.ru/news/234316>
17. Официальный аккаунт НЦБ Интерпола МВД России ВКонтакте. URL: [https://vk.com/interpol\\_russia?w=wall-216667626\\_76](https://vk.com/interpol_russia?w=wall-216667626_76)

**Для цитирования:** Чернядьева А.С. Международно-правовая и национально-правовая деятельность российской Федерации в сфере охраны нематериального культурного наследия / Науч.рук. Л.В.Пастухова, к.ю.н., доцент, доцент кафедры государственно-правовых дисциплин Крымского филиала ФГБОУВО «РГУП» // Океанский менеджмент. 2023. № 4(22). С. 12-15.

**Чернядьева А.С.**

Студент 2 курса магистратуры  
Крымского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия»

**Научный руководитель:** Л.В. Пастухова, к.ю.н., доцент,  
Доцент кафедры государственно-правовых дисциплин,  
Крымского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия»

## **МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ И НАЦИОНАЛЬНО-ПРАВОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СФЕРЕ ОХРАНЫ НЕМАТЕРИАЛЬНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ**

**Аннотация.** В статье анализируется международно-правовое участие Российской Федерации в принятии международно-правовых документов в сфере охраны нематериального культурного наследия. Также в статье раскрываются особенности отечественного правового обеспечения деятельности по сохранению национального и общемирового нематериального культурного наследия.

**Ключевые слова:** Генеральная Ассамблея, ООН, Гаагская конвенция 1954 г., нематериальное культурное наследие, Российская Федерация.

### **INTERNATIONAL LEGAL AND NATIONAL LEGAL ACTIVITY OF THE RUSSIAN FEDERATION IN THE FIELD OF PROTECTION OF INTANGIBLE CULTURAL HERITAGE**

**Abstract.** The international legal participation of the Russian Federation in the adoption of international legal documents in the field of protection of intangible cultural heritage is analyzed in the article. the peculiarities of the domestic and foreign policy of the Russian Federation, which is aimed at preserving the national and global intangible cultural heritage, are also disclosed in the article.

**Keywords:** General Assembly, UN, Hague Convention 1954, Intangible Cultural Heritage, Russian Federation.

Проблема сохранения нематериального культурного наследия волнует общество и государства на протяжении длительного времени. В данной статье мы проанализируем особенности деятельности по сохранению нематериального культурного наследия на международном уровне (на примере деятельности ГА ООН) и на национальном (на примере деятельности РФ).

Генеральная Ассамблея ООН (ГА ООН) является одним из ключевых органов ООН. Она является единственным органом, который включает в себя все суверенные государства мира – члены ООН. Также ГА ООН – это единственная площадка, на которой делегаты могут обсуждать мировые проблемы и совместно искать пути их решения.

Одной из таких проблем является проблема сохранения нематериального культурного наследия.

Основным учреждением системы ООН, осуществляющим защиту культурного наследия, является специализированное учреждение ООН по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) [1]. Оно уполномочено содействовать укреплению мира и безопасности посредством расширения сотрудничества государств и народов по вопросам образования, науки и культуры.

Первая Конвенция, защищающая культурные ценности в рамках международного права, была принята спустя 9 лет после победы над фашизмом - Гаагская конвенция 1954 года [2]. Данная Конвенция 1954 г. также была принята по инициативе ЮНЕСКО Межправительственной конференцией, созванной Исполнительным советом ЮНЕСКО 21 апреля – 14 мая 1954 г. в Гааге (Нидерланды) [3]. Согласно положениям Конвенции и двух протоколов, принятых в дополнении к ней (1954, 1999 г.г.) культурные ценности могут быть взяты под *общую* (ст. 2 Конвенции), *специальную* (ст.8 Конвенции) и *усиленную* (ст. 10 Второго протокола) *защиту*.

В Гаагской конвенции не закреплены нормы, прямо предусматривающие защиту объектов нематериального культурного наследия. Однако можно говорить о ее частичной применимости в их отношении. Думается, что нормы об усиленной защите (ст.ст. 5-6, 8-11 Второго протокола к Гаагской конвенции [5]) могут применяться и к нематериальному наследию, так как такие объекты являются универсальными и имеют «...огромное значение для человечества» (см. ст. 10 Второго протокола).

Закрепление в конвенции положений, касающихся охраны нематериального культурного наследия, позволит укрепить международную охрану и защиту таких объектов, укрепит их значимость для международного сообщества. Для этого предлагается:

- во-первых, включить в ст. 1 Гаагской конвенции понятие «Нематериальное культурное наследие» как особый вид культурных ценностей, находящийся под охраной ЮНЕСКО в соответствии со ст. 1 Конвенции об охране нематериального культурного наследия (принята 17 октября 2003г.) [4].

- во-вторых, предусмотреть режим усиленной защиты объектов нематериального культурного наследия в соответствии со ст.10 Второго протокола к Гаагской конвенции в случае вооруженного конфликта.

В целях единообразного толкования положений Конвенции и ее протоколов, ликвидации двусмысленности в правоприменении, целесообразно уточнить содержание *усиленной защиты* и п.1 ст. 10 Второго протокола изложить в следующей редакции: «*Культурные ценности, в том числе и нематериальные, могут быть взяты под усиленную защиту, если они отвечают следующим трем условиям*». В эту же статью включить второй пункт, в котором указать, что *меры усиленной защиты к нематериальным культурным ценностям применяются с учетом их нематериальной природы*.

Российская Федерация, являясь одним из государств-основателей ООН и ГА ООН, активно участвовала в разработке и принятии международных документов по охране культурного наследия. В частности, нашим государством были ратифицированы следующие документы:

- 1) Конвенция о защите культурных ценностей в случае вооружённого конфликта, принятая в Гааге 14 мая 1954 г.;
- 2) Дополнительный протокол к Конвенции о защите культурных ценностей в случае вооружённого конфликта, принятый в Гааге 14 мая 1954 г.;
- 3) Конвенция о мерах, направленных на запрещение и предупреждение незаконного ввоза, вывоза и передачи права собственности на культурные ценности, принятая в Париже 14 ноября 1970 г. [6];
- 4) Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия, принятая в Париже 16 ноября 1972 г. [7];

Сохранение объектов нематериального и материального наследия имеет приоритетное значение для каждого государства при проведении политики в сфере культуры. охранение объектов материального и нематериального наследия имеет приоритетное значение для каждого государства при проведении политики в сфере культуры. Под охраной подразумевается принятие мер с целью обеспечения жизнеспособности нематериального культурного наследия, включая его идентификацию, документирование, исследование, сохранение, защиту, популяризацию, повышение его роли, его передачу с помощью образования (ст.2 Конвенции).

На протяжении длительного времени РФ активно сотрудничает с ЮНЕСКО. В г. Париж (Франция) находится Постоянное Представительство РФ при ЮНЕСКО. Его задачами являются содействие участию российских органов власти, представителей и т.д. в программах ЮНЕСКО, продвижение русской культуры и обеспечение в рамках своих обязательств выполнение международно-правовых обязательств [8].

На наш взгляд, в настоящее время работа по продвижению отечественной культуры особенно актуальна. В то время, когда ряд европейских государств предпринимают попытки придать забвению достижения русских писателей, композиторов и т.д., нашим соотечественникам особенно важно не позволить придать забвению плоды отечественной культуры.

На протяжении всей истории наше государство уделяло большое внимание сохранению национальных традиций и исторической памяти. Эта политика проводится, в том числе, посредством сохранения материального и нематериального культурного наследия внутри страны. Например, Указом Президента РФ от 30.12.2021г. № 745 «О проведении в Российской Федерации Года культурного наследия народов России» 2022 год был объявлен годом культурного наследия народов России [9].

Думается, что принятие именно сейчас данного закона является своевременным. Такой шаг способствует сохранению и защите наследия, памяти государства, препятствует переписыванию истории и не позволяет забыть прошлое.

Российская Федерация активно проводит политику по сохранению и развитию национальной культуры. В конце 2022 г. в РФ начал действовать Федеральный закон № 402-ФЗ «О нематериальном этнокультурном достоянии Российской Федерации». Целью данного закона является «создание правовых и организационных основ для обеспечения культурной самобытности всех народов и этнических общностей РФ и сохранения этнокультурного и языкового многообразия» (ст.1).

В соответствии со ст.4 ФЗ нематериальным этнокультурным достоянием РФ является совокупность духовно-нравственных и культурных ценностей, присущих этническим общностям Российской Федерации и передаваемых из поколения в поколение, формирующих у них чувство осознания идентичности [10].

В данном законе подробно раскрыты полномочия органов государственной власти и местного самоуправления в сфере охраны нематериального культурного наследия. Согласно ст. ст. 8-9 они вправе принимать программы и нормативно-правовые акты как на всероссийском, так и на муниципальном уровнях с целью сохранения нематериального этнокультурного достояния народов РФ. Отметим, что ведение такой политики является правом, а не обязанностью властей. На наш взгляд, необходимо внести изменение в закон и сделать нормативное регулирование деятельности по сохранению нематериального культурного наследия обязанностью государства и муниципалитетов.

Обращает на себя внимание также факт, что данный закон предусматривает права носителей, физический и юридических лиц в области нематериального культурного наследия (ст. ст. 10-11 ФЗ). Однако, закон не предусматривает обязанности вышеназванных субъектов по охране таких объектов. Думается, что это является упущением. Необходимо внести дополнения в закон и предусмотреть обязанности граждан по охране нематериального культурного наследия. Работа по сохранению нематериального культурного наследия в РФ может быть эффективной только при условии совместной работы государства и общества.

Еще одним примером может Государственная программа РФ «Развитие культуры», принятая Постановлением Правительства от 15 апреля 2014 г. № 317 примером может служить Государственная программа РФ «Развитие культуры», принятая Постановлением Правительства от 15 апреля 2014 года № 317.

Принятие данной программы благотворно сказалось на развитии культуры в нашей стране. Например, государство стало выделять больше денежных средств на развитие национальной культуры (расходы на культуру увеличились за рассматриваемый период более чем в 1,7 раза - с 377 млрд. рублей в 2013 году до 651,9 млрд. рублей в 2021 году).

Также общество стало больше интересоваться культурными событиями, что безусловно говорит о росте интереса населения к событиям, происходящим в этой сфере (число обращений к цифровым ресурсам в сфере культуры в 2021 году составило 435,7 млн. единиц, превысив при этом уровень 2020 года в 3,7 раза) [11].

Однако, мер, принимаемых на национальном уровне, недостаточно для проведения эффективной политики в области сохранения нематериального и материального культурного наследия. Необходим комплекс мер, принятый на мировом уровне и беспрекословно соблюдающийся всеми государствами.

РФ проводится активная деятельность по охране культурного наследия в рамках международного сотрудничества. Например, Межпарламентской Ассамблеей государств – участников Содружества Независимых Государств Содружеством (СНГ) 29 ноября 2013 г. был принят модельный закон об охране нематериального культурного наследия модельный закон «Об охране нематериального культурного наследия». Согласно преамбуле нематериальное культурное наследие определяется как совокупность присущей этнической, социальной или конфессиональной группе духовных, интеллектуальных и нравственно-этических ценностей, являющихся отражением культурной и национальной самобытности общества и охватывающих образ жизни, традиции и формы их выражения, включая язык, нормы и правила поведения, верования, обряды, обычаи, празднества, фольклор, технологии изготовления предметов народного, декоративно-прикладного искусства, музыкальных инструментов, предметов быта и народные художественные каноны, реализующиеся в исторически сложившихся сюжетах и образах и стилистике их воплощения. нематериальное культурное наследие определяется как совокупность присущей этнической, социальной или конфессиональной группе духовных, интеллектуальных и нравственно-этических ценностей, являющихся отражением культурной и национальной самобытности общества и охватывающих образ жизни, традиции и формы их выражения, включая язык, нормы и правила поведения, верования, обряды, обычаи, празднества, фольклор, технологии изготовления предметов народного декоративно-прикладного искусства, музыкальных инструментов, предметов быта и народные художественные каноны, реализующиеся в исторически сложившихся сюжетах и образах и стилистике их воплощения [12].

Последнее, на что хотелось бы обратить внимание – это активизация совместной работы государств на полях саммитов или конференций, посвященных охране культурного наследия (как материального, так и нематериального). Ее целью стала бы профилактика уничтожения культурных

ценности, воспитание в молодежи и подрастающем поколении уважения к истории, ее культуре, памяти других государств и народов. Нужно понимать, что только сообща государства смогут решить проблемы уничтожения памятников и стирания культуры. Социуму нужно научиться бережно относиться к своей истории, традициям и обычаям. Это, в свою очередь, станет одним из глобальных шагов по пути к решению проблемы общемировых конфликтов и мерой в обеспечении мира и безопасности на всей планете, а значит, и к развитию общества.

Таким образом, подведем итог. Сохранение нематериального культурного наследия является одной из важнейших задач всего международного сообщества. Основным органом, уполномоченным охранять объекты нематериального культурного наследия, является ЮНЕСКО. По его инициативе в 1954 году была принята Гаагская конвенция, в которой, однако не закреплены нормы об охране нематериального культурного наследия. Необходимо внести изменения и предусмотреть в Конвенции усиленную защиту нематериального культурного наследия.

Российская Федерация как активный участник международного сообщества проводит плодотворную внутреннюю политику в отношении нематериального культурного наследия. Принятие ФЗ «О нематериальном этнокультурном достоянии Российской Федерации» и государственной программы РФ «Развитие культуры» РФ «Развитие культуры» являются не только примером особого внимания государства к проблеме сохранения нематериального наследия, но и одним из способов решения данной задачи.

#### **Приставкийный библиографический список:**

1. Устав Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (Лондон, 16 ноября 1945 г.) // Свод нормативных актов ЮНЕСКО. М., 1991г.
2. Конвенция о защите культурных ценностей в случае вооруженного конфликта от 14 мая 1954 г. // Ведомости ВС СССР. 8 февраля 1957 г. № 3. Ст. 54.
3. Защита культурных ценностей в случае вооруженного конфликта информация об осуществлении гаагской конвенции 1954 года о защите культурных ценностей в случае вооруженного конфликта и двух протоколов к ней от 1954 года и 1999 года. Доклады о деятельности в 1995–2004 гг. [Электронный ресурс] URL: [https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000140792\\_rus](https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000140792_rus)
4. Конвенция об охране нематериального культурного наследия (принята 17 октября 2003г года Генеральной конференцией Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры) [Электронный ресурс] URL: <https://ru.unesco.org/>
5. Второй протокол к Гаагской конвенции о защите культурных ценностей в случае Вооруженного Конфликта 1954 года. Гаага, 26 марта 1999 г. [Электронный ресурс] URL: <https://www.un.org/>
6. Конвенция о мерах, направленных на запрещение и предупреждение незаконного ввоза, вывоза и передачи права собственности на культурные ценности, принятая в Париже 14 ноября 1970 г//Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами. М.,1967г. вып. ХХIII
7. Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия (Париж, 16 ноября 1972 г.)// Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами. М.,1967г. вып. XLV. С.482
8. Постоянное представительство Российской Федерации при ЮНЕСКО [Электронный ресурс] URL: <https://russianunesco.mid.ru/>
9. Указ Президента РФ от 30 декабря 2021 г. № 745 «О проведении в Российской Федерации Года культурного наследия народов России»//Собрание законодательства РФ от 3 января 2022г. №1 (часть I) ст.73
10. Федеральный закон от 20 октября 2022 г. № 402-ФЗ «О нематериальном этнокультурном достоянии Российской Федерации»// Российская газета, 24 октября 2022 г. № 240
11. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 317 (ред. от 30.05.2022) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие культуры»»// Собрание законодательства Российской Федерации от 5 мая 2014 г. № 18 (часть II). Ст. 2163
12. Модельный закон «Об охране нематериального культурного наследия» (принят Межпарламентской Ассамблеей государств – участников Содружества Независимых Государств постановлением № 39-17 от 29 ноября 2013 Постановление Межпарламентской Ассамблеи СНГ от 29.11.2013 г. № 39-17



## РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

**Для цитирования:** Андреева А.Д. Особенности правового регулирования рафтинга в Российской Федерации / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры «Международного и морского права» ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2023. № 4(22). С.16-18.

**Андреева А.Д.,**  
студент 2 курса бакалавриата,  
кафедра Международного и морского права,  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

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

### ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАФТИНГА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**Аннотация.** В статье проанализированы особенности правового регулирования рафтинга как вида спорта и туризма в России. В этой работе были рассмотрены различные нормативно-правовые акты, регулирующие данный вид деятельности, а также круг лиц, применяемых к ним.

**Ключевые слова:** рафтинг, правовое регулирование рафтинга, особенности рафтинга, морская рекреационная деятельность, горный сплав по рекам.

### FEATURES OF THE LEGAL REGULATION OF RAFTING IN THE RUSSIAN FEDERATION

**Abstract.** The article analyzes the features of the legal regulation of rafting as a sport and tourism in Russia. In this work, various regulatory legal acts regulating this type of activity, as well as the circle of persons applied to them, were considered.

**Keywords:** rafting, legal regulation of rafting, rafting features, marine recreational activities, mountain rafting on rivers.

Впервые в истории нашей страны соревнования по рафтингу состоялись в 1989 году на реке Чуя, республика Алтай. До этого существовал такой вид спорта как сплав на плотах. Во время войны во Вьетнаме американские солдаты стали использовать новые модели плотов, которые стали называться рафтами. Рафт с английского переводится дословно как «плот». Новая модель надувной лодки с легкостью позволяла преодолеть горные пороги.

Спустя время рафтинг стал международным видом спорта, прийдя в нашу страну. В наши дни такой вид спорта как рафтинг набирает популярность среди граждан РФ. В 2003 году рафтинг в России был признан видом спорта и внесен во всероссийский реестр видов спорта.<sup>1</sup> Также рафтинг активно развивается как туристическое направления в нашей стране. Особенно популярностью рафтинг пользуется в таких частях России как Карелия, Алтай, Краснодарский край, Урал и Кавказ из-за природных особенностей мест, которые богаты горными реками. Но правовое регулирование данного вида деятельности до сих пор остается актуальным, поскольку постоянно происходит изменение нормативно-правовой базы в связи с экстремальностью направления. Каждый год происходят несчастные случаи при осуществлении данного вида направления. Поэтому национальное законодательство постоянно вводит новые требования и обязательства для проведения туристической и спортивной деятельности, связанной с рафティングом. В данной статье мы рассмотрим особенности правового регулирования рафтинга как вида спорта и туристической деятельности, а также различия их регулирования.

Согласно Приказу Госкомспорта, № 890 от 06.11.2003 г.: «Рафтинг-это спортивный сплав по горным рекам и искусственным гребным каналам на 6-ти и 4-х местных надувных судах (рафтах).<sup>2</sup> Рафт – это лодка, состоящая из прочных материалов с надувным дном. Снаружи рафт состоит из отдельных секторов, образующих внешний каркас, а внутри — из надувных поперечных баков. Эти баки образуют ребра жесткости. Такое устройство делает рафт надежным и устойчивым даже в самых неспокойных водах. В настоящее время существует три вида рафтинга: Спортивный, Туристический и походный. Спортивный рафтинг предполагает собой участие в соревнованиях, включающих в себя несколько дисциплин.

Туристический рафтинг является видом развлечения, досуга для туристов и носит коммерческий характер.<sup>3</sup> Походный рафтинг сочетает направления спортивного и туристического вида, и как правило проводится в несколько этапов. Помимо этого, рафтинг подразделяется на уровни: от первого до шестого. Первый-третий уровень предназначен для прохождения туристических групп, четвёртый-шестой уже требует подготовку профессионалов.

<sup>1</sup> Приказ Госкомспорта №890 от 06.11.2003// СПС LawRussia.ru

<sup>2</sup> Приказ Минспорта России от 15.04.2022 N 349 «Об утверждении правил вида спорта «рафтинг» (Дата обращения: 10.10.2023) // СПС КонсультантПлюс

<sup>3</sup> Рафтинг - это что? [Электронный ресурс] <http://lasola.ru/hobby/rafting-eto-chto.html>

Первый уровень рафтинга представляет собой отдых на воде. Второй уровень относится к категории лёгкого, пороги легко преодолимы. Третий уровень – средний, в этом виде уже есть валы, воронки, бочки, крупные сливы. Четвёртый уровень является сложным и подходит исключительно для спортивных соревнований. Пятый и шестой уровни наполнены максимально крутыми и сложными порогами, быстрым течением и подходит максимально для опытных гребцов.

В соответствии приказа Министерства спорта Российской Федерации от 15.04.2022 г. № 349 «Об утверждении правил вида спорта «рафтинг» были утверждены правила вида спорта рафтинг.<sup>4</sup> Этот нормативно-правовой акт состоит из 6 разделов: «Общие положения», «Команды, участники и представители», «Официальные лица соревнований», «Должностные обязанности», «Место проведения соревнований», «Общие правила проведения соревнований». Раздел I «Общие положения» раскрывает перечень спортивных соревнований, которые включены в соревнования по рафтингу, устанавливает систему их проведения, а также санкции за противоправное влияние на результаты. Раздел II «Команды, участники и представители» устанавливает возрастные группы, права и обязанности участников и представителей, включая обязанности тренеров, а также закрепляет правила техники безопасности. Раздел III «Официальные лица соревнований» посвящён составу официальных лиц соревнований и их обязанностям.

Раздел IV «Должностные обязанности» закрепляет полномочия и обязательства официальных представителей и организаторов спортивных мероприятий. Раздел V «Место проведения соревнований» устанавливает места проведения соревнований, такие как участок водного потока, территория берега. Заключительный раздел VI «Общие правила проведения соревнований» закрепляет общие требования к регламенту и программе соревнований, их протокол. Особое внимание было удалено правилам безопасности во время гонок. Также был принят приказ Министерством спорта РФ от 21.11.2022 г. №1028 «Об утверждении федерального стандарта спортивной подготовки по виду спорта «рафтинг»<sup>4</sup>. Данный нормативно-правовой акт регулирует требования к проведению спортивной подготовки по отдельным дисциплинам «рафтинг». Этот приказ более детально определяет нормы, которым должны соответствовать граждане для обучения рафтинга (их возраст, пол, группа здоровья и многое другое). В 2017 году были введены международные правила соревнований по рафтингу и антидопинговые правила, которые стали основным источником правового регулирования данного вида спорта для Российской Федерации рафтинга.

Правовое регулирование рафтинга как туристической услуги, имеет ряд особенностей в нашем законодательстве. Это направление считается прибыльным, но требующим соблюдения ряда обязательных правил для его проведения.<sup>5</sup> Для организации сплавов по горным рекам туристическими группами организаторы должны получить лицензию у Федерального агентства по туризму. Помимо этого, необходимо наличие опытных гидов, которые прошли обучение и обладают опытом в данной сфере.

Существует перечень документов для проведения сплава по горным рекам:

1. Разрешение на организацию туристической деятельности – это документ, выдаваемый Федеральной службой по надзору в сфере туризма и защите прав потребителей (Ростуризм). Оно требуется для всех организаций, занимающихся туроператорской деятельностью, включая организации, проводящие сплавы по горным рекам.
2. Лицензия на водный транспорт – для эксплуатации сплавного судна во время проведения туристических мероприятий необходимо иметь лицензию на водный транспорт. Эту лицензию выдает Федеральное агентство морского и речного транспорта.
3. Разрешение от органов охраны природы – для реализации сплавов по горным рекам необходимо получить разрешение от соответствующих органов охраны природы (Министерство природных ресурсов и экологии РФ, Росприроднадзор и другие), если такое разрешение необходимо. Медицинская комиссия – все гиды и другие участники организации туристических сплавов должны пройти медицинскую комиссию и получить разрешение на работу в данной сфере. Все сплавы должны проводиться в соответствии с установленными правилами безопасности, которые должны быть разработаны организаторами сплава.
4. Медицинская комиссия – все гиды и другие участники организации туристических сплавов должны пройти медицинскую комиссию и получить разрешение на работу в данной сфере.
5. Правила техники безопасности – все сплавы должны осуществляться согласно установленными правилами безопасности, которые должны быть разработаны организаторами сплава.

Данные нормативно-правовые акты обязательны при проведении рафтинга для туристических групп. Без них оказание данных услуг является незаконным и может повлечь к непредвиденным последствиям.

<sup>4</sup> Приказ Министерства спорта РФ от 21 ноября 2022 г. № 1028 «Об утверждении федерального стандарта спортивной подготовки по виду спорта «рафтинг» // СПС Консультант плюс.

<sup>5</sup> Стахова, Л.В. Основы туризма: учебник для вузов / Л. В. Стакова. — М.: Издательство Юрайт, 2023. — 327 с. Текст: электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/519853>

Таким образом, правовое регулирование такого вида спорта как «рафтинг» активно развивается в нашей стране. С каждым годом государство совершенствует законодательство для максимального предотвращения несчастных случаев участников спортивных и туристических мероприятий. Вводятся новые международные стандарты и гости, которым наше Министерство Спорта старается соответствовать, чтобы наши спортсмены смогли представить себя на международных соревнованиях достойно. Помимо этого, оказание туристических услуг по славу на горных реках тщательно регулируется, поскольку данный вид активности травмоопасный и требует подготовки специально обученных людей.

#### **Приставной библиографический список:**

1. Приказ Госкомспорта №890 от 06.11.2003 // СПС LawRussia.ru (Дата обращения: 10.10.2023)
2. Приказ Минспорта России от 15.04.2022 № 349 «Об утверждении правил вида спорта «рафтинг» // СПС КонсультантПлюс (Дата обращения: 10.10.2023)
3. Приказ Министерства спорта РФ от 21.11.2022 г. № 1028 «Об утверждении федерального стандарта спортивной подготовки по виду спорта «рафтинг» // СПС Консультант плюс (Дата обращения: 10.10.2023)
4. Рафтинг - это что? [Электронный ресурс] <http://lasola.ru/hobby/rafting-eto-cto.html> (Дата обращения: 12.10.2023)
5. Стахова, Л. В. Основы туризма: учебник для вузов / Л. В. Стакова. — Москва: Издательство Юрайт, 2023. — 327 с. Текст: электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/519853> (Дата обращения: 12.10.2023)

**Для цитирования:** Василькова М.С. Организация и правовое регулирование поисково-спасательных операций на Северном морском пути / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры «Международного и морского права» ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2023. № 4(22). С. 18-20.

**Василькова М.С.**

студент 4 курса бакалавриата,  
кафедра Международного и морского права,  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

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

## **ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ**

**Аннотация.** В статье рассмотрена реализация Российской Федерацией требований международных и национальных норм в сфере поисково-спасательной операции и их организация на участке Северного морского пути.

**Ключевые слова:** поисково-спасательная операция, северный морской путь, морской спасательно-координационный центр, Морспасслужба.

## **ORGANIZATION AND LEGAL REGULATION OF SEARCH AND RESCUE OPERATIONS ON THE NORTHERN SEA ROUTE**

**Abstract.** The article considers the implementation by the Russian Federation of the requirements of international and national standards in the field of search and rescue operations and their organization on the Northern Sea Route section.

**Keywords:** search and rescue operation, northern sea route, marine coordination and rescue center, Marine rescue Service

Издавна спасение человека на море было не только показателем моральных устоев, но и обязанностью закрепленной обычаем морского права. В 1910 году это нашло свое закрепление и в Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море (Далее Брюссельская конвенция). Большая часть положений касалась вознаграждения за спасение, но только при условии наличия полезных последствий.

Однако ко второй половине XX века все еще не существовало никакой системы поиска и координации сил на море, поэтому с целью создания международного плана поиска и спасания, который отвечал бы потребностям безопасности судоходства и желанию поощрить международное сотрудничество между организациями во всем мире, была подписана Международная конвенция о поиске и спасении на море 1979 г. (SAR) на конференции в Гамбурге. Так благодаря принятым положениям SAR возникла система поиска и спасания международного уровня, охватывающая все морские пространства, которые были разделены на поисково-спасательные район.<sup>6</sup> Однако принимая во внимание значительные изменения в современном мире, вызвавшие необходимость пересмотра Брюссельской конвенции 1910 г. и предопределили принятие Международной конвенции о спасании на

<sup>6</sup> Международная Конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. (CAP-79) (Гамбург, 27 апреля 1979 г.) // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант <https://docs.cntd.ru/document/901824783> (дата обращения: 02.11.2023)

море 1989 г. (SALVAGE)<sup>7</sup>. Несмотря на схожесть многих положений конвенций, главным отличием стало расширение сферы действия закона на экологическое благополучие окружающей среды, но они не заменяют друг друга, а дополняют и продолжают действовать для Российской Федерации и сегодня.

Исходя из требований международного права помочь должна оказываться любому лицу, которое терпит бедствие, несмотря на его национальность и обстоятельства его обнаружения, а так же включает лиц нашедших убежище на берегу, в удаленном месте.

Для эффективной работы спасателей Мировой океан был поделен на 13 смежных районов не перекрывающих друг друга по соглашению Сторон и не имеющего никакого отношения к делимитации морских пространств. Исходя из требований SAR-79 государство обязано создать спасательно-координационные центры для своих поисково-спасательных служб, а в случае необходимости и подцентры. На сегодняшний день в Российской Федерации существует Главный морской спасательно-координационный центр (ГМСКЦ), сокращенным и официальным названием которого является «Морспасслужба». Более того служба входит в Единую государственную систему предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций специализируясь на поисковых, спасательных и аварийных работах в море, руководство над которым осуществляет Росморречфлот.<sup>8</sup> На территории Российской Федерации в настоящее время действуют морские спасательно-координационные центры (МСКЦ), среди которых МСКЦ в Санкт-Петербурге, Диксоне, Новороссийске, Мурманске, Калининграде, Астрахани, Владивостоке. Вместе с ними работают и 8 морских спасательных подцентров (МСПЦ) в Архангельске, Тамане, Севастополе, Керчи, Южно-Сахалинске, Петропавловск-Камчатске, Певеке и Тикси.

МСКЦ и МСПЦ входят в структуру бассейновых администраций морских портов и подконтрольны его руководителю, однако, в вопросе организации поиска и спасания руководство над ними осуществляет Морспасслужба. Следует заметить, что МСПЦ в вопросах организации поиска и спасания подчиняется, как Морспасслужбе, так и МСКЦ.

Работа МСКЦ и МСПЦ является круглосуточной с постоянно укомплектованным спасательными единицами и подготовленным персоналом, владеющим английским языком. Суда, находящиеся в готовности при стоянке в порту, должны быть укомплектованы не менее 2/3 от полной численности экипажа, наличием топлива, продовольствия и воды, которые к моменту выхода судна должно быть не менее 80%. Медицинские консультации по радио и спасение жизни осуществляется безвозмездно.

На участке Северного морского пути (СМП) свою деятельность осуществляет МСКЦ Диксон, МСПЦ Тикси и МСПЦ Певек. Сам же СМП тянется от Юго-Западной части Карского моря и до Чукотского моря.<sup>9</sup> В пределах СМП действует специализированное соглашение о сотрудничестве между «арктическими государствами» в сфере поиска и спасания в Арктике. Положения соглашения регулируют проведение совместных учений, обмен информацией и опытом, разбор проделанной работы, устанавливают обязательность регулярных встреч для разрешения вопросов практического сотрудничества и др. с целью укрепления и развития международных связей в сфере поиска и спасания на море. Отдельно стоит сказать о важности предоставления Сторонами данных метеорологических и океанографических наблюдений, прогнозов и предупреждений в реальном времени, поскольку климатические условия являются достаточно суровыми и способными быстро изменяться.<sup>10</sup>

Важным документом для деятельности МСКЦ и МСПЦ является Бассейновый план, который утверждается каждые 5 лет. Документ содержит в себе основные задачи, круг возможных участников и объем требуемых от них сил и средств, а также в целом достаточно детально регулирует порядок действий для конкретного поисково-спасательного района (ПСР).<sup>11</sup>

Так, например, в соответствии с бассейновым планом МСПЦ Певек при получении сигнала бедствия или аварийного сообщения информируется ГМСКЦ, МСКЦ Диксон и взаимодействующие организации, определяется аварийная стадия: неопределенности, тревоги или бедствия. Каждой стадии присущи свои действия. В различных случаях стадия может меняться последовательно от первой к последней, а иногда устанавливается сразу стадия бедствия. Например, были получены сведения о том, что человеку или судну грозит опасность и требуется немедленная помощь. Сама поисково-спасательная операция проводится под руководством координатора и выполняется начальником МСПЦ или назначенным им лицом. Операция длится до ее завершения или до тех пор, пока не останется никакой разумной надежды на спасение оставшихся в живых. При необходимости сам МСПЦ Певек принимает решение о привлечении авиационных сил, а вот решение о прекращении авиационного поиска принимает начальник Дальневосточного МТУ Росавиации.<sup>12</sup>

<sup>7</sup> Международная конвенция о спасании на море 1989 г. // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант <https://docs.cntd.ru/document/901725990> (дата обращения: 02.11.2023)

<sup>8</sup> Официальный сайт «Морская спасательная служба». URL: <https://morspas.ru> (дата обращения: 04.11.2023).

<sup>9</sup> Федеральное государственное бюджетное учреждение информационный аналитико-статистический центр Росморречфлота URL: <http://www.nsra.ru/> (дата обращения: 05.11.2023).

<sup>10</sup> Соглашения о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике от 12 мая 2011 года. // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: <https://docs.cntd.ru/document/902395150> (дата обращения 06.11.2023)

<sup>11</sup> Бассейновый план поиска и спасания в ПСР МСКЦ Диксон // Официальный сайт «Морская спасательная служба». URL: <https://morspas.ru/gmskts/basseynovye-plany/> (дата обращения: 04.11.2023).

<sup>12</sup> Бассейновый план поиска и спасания в ПСР МСПЦ Певек // Официальный сайт «Морская спасательная служба» URL: <https://morspas.ru/gmskts/basseynovye-plany/> (дата обращения: 04.11.2023).

В случае необходимости могут быть привлечены иностранные спасательные единицы не только на территории ПСР, но и на территории Российской Федерации и дополнительно их деятельность будет регулироваться «Положением о пересечении государственной границы Российской Федерации иностранными спасательными единицами и пребывании их на территории Российской Федерации в целях поиска и спасания людей».<sup>13</sup> Положение определяет порядок пересечения границы, информацию, которая должна содержаться в запросе иностранной спасательной единицы, условия пребывания в территориальном море, внутренних морских водах, сухопутной территории и воздушном пространстве. Так при получении такого разрешения на пересечения границы ГМСКЦ или МСКЦ обязаны проинформировать МИД РФ, ФСБ, Минобороны и др. Размещение иностранных единиц в морских портах и аэродромах, их обеспечение и определение сроков нахождения на территории Российской Федерации подведомственно Минтрансу РФ.

Согласно данным статистики ГМСКЦ в 2021 году «Морспасслужбой» было проведено 246 аварийно-спасательных операций по буксировке, снятию с мели, а также ликвидации разливов нефти-175, спасено 39 человек, терпящих бедствие в море, отбуксировано более 20 айсбергов за пределы зоны безопасности, выявлено более 100 опасных ледовых угроз. Тяжесть спасательных операций усиливается и в связи с суровыми климатическими условиями, нестабильной ледовой обстановкой и ветрами на СМП. Неточность прогнозирования может привести к аварии или усложнить поиск и спасение на море.

Таким образом, координация поисково-спасательных работ является залогом успеха спасательной операции и требует сотрудничества между государствами и выработку национальной системы, которая бы смогла обеспечить быстрое реагирование при получении сигналов бедствия. Кроме того, условия региона диктуют суровые требования к оснащению спасательных единиц и самих судов. Поэтому к 2030 г. для Морспасслужбы рассчитано к постройки 19 судов ледового класса за счет государственного финансирования. Строительство будет проходить в рамках Плана развития инфраструктуры СМП на период до 2035 г. и федерального проекта «Северный морской путь» в рамках транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

#### **Приставкийный библиографический список:**

1. Международная Конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. (САР-79) (Гамбург, 27 апреля 1979 г.) // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901824783> (дата обращения: 02.11.2023)
2. Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море (Брюссель, 23 сентября 1910 г.) // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: <https://base.garant.ru/2540263/> (дата обращения: 02.11.2023)
3. Международная конвенция о спасании на море 1989 г.// Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901725990> (дата обращения: 02.11.2023)
4. Соглашения о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике от 12 мая 2011 года. // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: <https://docs.cntd.ru/document/902395150> (дата обращения 06.11.2023)
5. Бассейновый план поиска и спасания в ПСР МСПЦ Певек // Официальный сайт «Морская спасательная служба» URL: <https://morspas.ru/gmskts/basseynovye-plany/> (дата обращения: 04.11.2023).
6. Бассейновый план поиска и спасания в ПСР МСКЦ Диксон // Официальный сайт «Морская спасательная служба». URL: <https://morspas.ru/gmskts/basseynovye-plany/> (дата обращения: 04.11.2023).
7. Официальный сайт «Морская спасательная служба». URL: <https://morspas.ru> (дата обращения: 04.11.2023).
8. Федеральное государственное бюджетное учреждение информационный аналитико-статистический центр РОСМОРРЕЧФЛОТА. URL: <http://www.nsra.ru/> (дата обращения: 05.11.2023).

**Для цитирования:** Ибрагимов И.Р.О. К вопросу об использовании морских автономных надводных судов применительно к обеспечению безопасной деятельности морских портов / Научный рук. Я.Е. Бразовская, доцент кафедры «Международного и морского права» ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адм. С.О. Макарова» // Океанский менеджмент. 2023. № 4(22). С. 20-24.

**Ибрагимов И.Р.О.,**  
студент 4 курса бакалавриата,  
кафедра Международного и морского права,  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

**Научный руководитель:** Бразовская Я.Е.,  
Доцент кафедры «Международного и морского права»  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

<sup>13</sup> Бассейновый план поиска и спасания в ПСР МСКЦ Диксон // Официальный сайт «Морская спасательная служба». URL: <https://morspas.ru/gmskts/basseynovye-plany/> (дата обращения: 04.11.2023).

## К ВОПРОСУ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ ПРИМЕНЕТИЛЬНО К ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ

**Аннотация.** Сегодня морская индустрия активно занимается созданием беспилотных автономных судов для различных целей. Основной проблемой эксплуатации таких судов является недостаточная разработка соответствующей правовой базы, вследствие чего происходят конфликты. Автор исследует проблему разграничения беспилотных морских автономных судов от иных схожих категорий с целью определения их правового статуса. В статье рассмотрены правовые проблемы и технические угрозы использования беспилотных судов разной степени автономности по отношению к обеспечению безопасности морских портов. Автор рассматривает возможные риски, связанные с обслуживанием различных беспилотных судов морскими портами. В заключении предложены возможные меры по решению выявленных проблем.

**Ключевые слова:** морские автономные суда, безопасность порта, угрозы, военно-морские силы, лоцман, риски.

### ON THE ISSUE OF THE USE OF MARINE AUTONOMOUS SURFACE SHIPS IN RELATION TO ENSURING THE SAFE OPERATION OF SEAPORTS

**Abstract.** At the moment, the marine industry is actively engaged in the creation of unmanned autonomous vessels for various purposes. The main problem of the operation of such vessels is the insufficient development of an appropriate legal framework, as a result of which conflicts occur. The author investigate the problem of distinguishing unmanned autonomous marine vessels from other similar categories in order to determine their legal status. The article discusses the legal difficulties and technical threats of using unmanned vessels of varying degrees of autonomy in relation to ensuring the security of seaports. The author considers the possible risks associated with the maintenance of various unmanned vessels by seaports. Possible measures to solve the identified problems are proposed.

**Keywords:** maritime autonomous surface ships, port security, threats, naval forces, pilot, risks.

Научно-технический прогресс каждый день качественно и количественно меняет окружающий мир. Искусственный интеллект, блокчейн и многие другие инновации также нашли применение в морской сфере. Так, в настоящий момент существуют так называемые «морские автономные надводные суда» (МАНС). На 98-ой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации (далее – ИМО) был поставлен вопрос о необходимости правового регулирования деятельности морских автономных судов. Прямо сейчас проводятся активные разработки правовой базы, которая призвана регламентировать использование МАНС.

Вместе с тем, ряд исследователей на начальных этапах разработки правовой базы МАНС справедливо отмечали недостатки уже в самом термине. Так, А.С. Скаридов писал в первом квартале 2022 года о том, что использование в этом понятии характеристики «надводность» сужает перечень уже существующих морских беспилотных аппаратов [1]. Профессор указывал, что данное обстоятельство свидетельствует о том, что законодатель «не идет в ногу со временем». С такой позицией трудно не согласиться. Достаточно вспомнить инцидент, произошедший в 2016 году в Южно-Китайском море близ спорной отмели Скарборо. ВМС Китайской Народной Республики (далее – КНР) обнаружили некий подводный беспилотный объект. Позже выяснилось, что данный «аппарат» был запущен с корабля ВМС США (то есть уже в 2016 были подводные морские автономные надводные аппараты).

Однако с того момента активно проводились разработки правовой базы, которая призвана регламентировать использование МАНС. Значительную роль играют наработки и предложения Российской Федерации. В настоящее время ИМО занимает следующую позицию: судно считается МАНС при удовлетворении двух условий – 1) «надводность» судна и 2) эксплуатация в коммерческих целях и иных невоенных целях. Действительно, использование подводных беспилотных морских судов в коммерческих целях представляется в известной степени маловероятно и нецелесообразно (в силу трудности и опасности перевозки условных контейнеров с грузом подводным транспортом).

Продолжая рассматривать инцидент между США и КНР, укажем, что США, не подписавшие Конвенцию ООН по морскому праву 1982 (далее - КМП-82), но тем не менее нередко использующие её положения на практике, заявили, что данный «аппарат» занимался научно-исследовательской деятельностью. Они утверждали, что данный «объект» в полной мере не подходит ни под признаки военного корабля (ст.29 КМП-82), ни под критерии «судна». Отметим, что, даже применяя к толкованию КМП-82 эволюционный подход в соответствии с принципом *mutatis mutandis*<sup>14</sup>, данный аппарат действительно нельзя было прямо отнести к судну, военному кораблю, стационарной или плавучей платформе. Хотя КМП-82 и содержит, среди прочего, категории «подводные и иные транспортные средства», нельзя однозначно сказать, что обнаруженный КНР объект можно считать «иным транспортным средством» (так как, несмотря на упоминание указанных категорий, международный нормативно-правовой акт не детерминирует их). КНР официально заявила, что обнаружила «неопределенное оборудование», а США придерживалась иной позиции. Д.А. Петрова и А.И. Губкина, отмечают, что в приведенном кейсе американский беспилотный подводный морской аппарат имел «потенциальное двойное назначение» [3].

Вместе с тем, не определен правовой статус таких беспилотных морских аппаратов, которые не отвечают критериям надводности и использования в коммерческих и иных невоенных целях. Так, В.Г.

<sup>14</sup> Прим. Латинский правовой принцип, означающий «с заменой того, что подлежит замене/с изменениями, вытекающими из обстоятельств».

Беляков ещё в 2021 году писал о том, что беспилотные надводные (подводные) аппараты (далее – БНПА) «успешно нашли широкое применение в военно-морской области» [2]. Данный автор видит решение проблемы в отнесении БНПА к категории «судно» (торговое судно) или к «военному кораблю». Так, ст.29 КМП-82 закрепляет исчерпывающий перечень, содержащий 4 признака военного корабля. В.Г. Беляков указывает на отсутствие экипажа как одного из признаков. Вместе с тем, предположим, что апологеты эволюционного подхода к толкованию норм КМП-82 могут заявить, что экипаж присутствует, но дистанционно (с пункта управления оператором БНПА). Из этого также следует, что и офицер, которому подчинен экипаж, тоже удаленно имеется.

Логически продолжая мысль В.Г. Белякова, также укажем, что далеко не все БНПА, эксплуатируемые в настоящее время, соответствуют признаку наличия внешних опознавательных знаков (достаточно вспомнить турецкий БНПА «RD09», который никаких опознавательных знаков, указывающих на его национальность, не имеет). [11]. В этой связи В.Г. Беляков предлагает рассматривать БНПА либо как принадлежность военного корабля (тогда БНПА следует судьбе и правовому статусу главной вещи), либо как вооружение (при возможности многократного применения). Такой подход нам кажется наиболее рациональным. Вместе с тем, на практике случаются и в дальнейшем будут происходить конфликты, связанные с тем, что государства по-разному определяют правовую природу БНПА (так как такие разграничения доктринальны и нормативно не определены).

В настоящий момент уже существуют различные морские подводные беспилотные аппараты. Например, американский «Orca», который может погружаться на глубину более 3000 метров. [11]. США уже имеют на вооружении HAAWC<sup>15</sup> – систему сброса морского беспилотного летательного аппарата (БПЛА) с самолета для удара по подводным объектам [12]. Появляются и новые направления использования морских беспилотных средств. Данные обстоятельства подтверждают мысль профессора А.С. Скаридова о том, что характеристика «надводность» устарела и требует пересмотра. КНР, Турция, Великобритания и ряд других государств сейчас активно создают различные беспилотные морские аппараты для военных целей (турецкий «Ulaq», американский «Sea Hunter», китайский «D3000», английский «Cetus» и пр.). В этой связи повторим, что необходимо разграничение БНПА от МАНС и других морских объектов в целях установления их правовой природы и, как следствие, недопущения конфликтов.

Вместе с тем, в настоящий момент ИМО выделяет 4 степени автономности судов:

- использование автономных судов ответственным оператором с поддержкой принятия решений (степень 1);
- дистанционно управляемое судно с моряками на борту (степень 2);
- дистанционно управляемое судно без моряков на борту (степень 3);
- полностью автономное судно (степень 4).

Использование МАНС, безусловно, имеет множество преимуществ, как то:

- не нужен экипаж либо количество моряков значительно меньше, чем на обычном судне, вследствие чего снижаются издержки на заработную плату;
- на автономное судно не надо поставлять пищу и воду для экипажа либо объемы существенно ниже обычных судов, вследствие чего увеличивается водоизмещение судна, а также повышается грузоподъемность;
- не нужно страховать экипаж либо же в силу снижения количества моряков сумма страховой премии существенно снижается;
- и др.

Рассмотрев преимущества МАНС, нельзя не затронуть и недостатки их использования. Так, отсутствие разграничения друг от друга МАНС, БНПА и иных морских объектов может привести к международным конфликтам. Например, Нидерланды (условно) откажутся впускать в свое территориальное море МАНС (условно), так как национальные подходы к определению правовой природы и детерминация МАНС будут отличаться. Так, первая сторона посчитает данный морской объект в действительности является военным и потенциально опасным и заявит, что право мирного прохода неприменимо, так как «...нарушается безопасность прибрежного государства». (ст.19 КМП-82) [4]. Безусловно, возможные и другие, в том числе более серьезные конфликты, вызванные неоднородностью национальных и международного законодательства.

Остальные недостатки использования МАНС мы рассмотрим применительно к обеспечению безопасной деятельности морских портов. Итак, в контексте морских портов можно выделить следующие проблемы:

Во-первых, недостаточность разработки механизмов (как правовых, так и технических) швартовки и постановки на якорь [5]. К примеру, МАНС может разрушить причал, навалившись на него правым бортом.

Во-вторых, проблемы с лоцманской проводкой. В портах обязательно действует специалист в этой области. Лоцман знает особенности территории и акватории порта. Например, обладает знаниями о

<sup>15</sup> Прим. Проект получил флотское название High Altitude Anti-Submarine Warfare Weapon Capability (HAAWC), с англ. – «Высотные возможности противолодочного вооружения».

характеристике глубины в конкретной части фарватера и особенностях морского рельефа. В настоящий момент непонятен механизм лоцманской проводки на полностью автономных судах (другие степени автономности, правда, тоже). Как негативное последствие, морское автономное судно без лоцманской проводки может сесть на мель, тем самым закупорив проход для других судов и создав опасной обстановку для всего порта.

В-третьих, кибератаки, которые могут совершать хакеры с целью изменения курса следования МАНС и последующего удара по морским портовым объектам. Даже обычное судно в известной степени уязвимо к хакерским атакам, а автономное судно – тем более. Вместе с тем, А.С. Скаридов и Т.Б. Мордвинова пишут: «сегодня, вряд ли возможно установить первую кибератаку на морское судно». Авторы упоминают кибератаку на морской буксир в сентябре 2020 г., которая была осуществлена посредством фишингового электронного письма с имитацией голоса оператора буксира [5]. Вместе с тем, мы считаем, что по мере развития технологий, происходит их использование в противоправных целях. Полагаем, что в дальнейшем кибератаки на суда, в особенности МАНС, будут только учащаться. По сути, чем больше дистанционных систем управления используется, тем больше вероятность удаленного взлома через Интернет. Также могут намеренно совершаться: взлом портовых электронных систем, вмешательство в системы навигации, глушиения GPS, подмена сведений AIS, электронные помехи и др. [13]. Отметим, что угроза при взаимодействии МАНС с портом может исходить от последнего. Так, например, в декабре 2022 года была совершена хакерская атака на внутренние компьютерные системы и официальный сайт Лисабонского порта [14]. В свою очередь, компания Det Norske Veritas подтвердила, что вечером 7 января 2023 г. программное обеспечение ShipManager для управления и эксплуатации судов подверглось кибератаке [15]. О важности нормативного регулирования кибербезопасности говорит деятельность ИМО. Например, ИМО была разработана Резолюция «Управление киберрискаами на море в системах управления безопасностью» (MSC.428(98)), положение циркуляра ИМО «Управлению киберрискаами на море» (MSC-FAL.1/Circ.3) и др.

В-четвертых, морской терроризм. Так, автономное судно может в действительности использоваться вооруженными силами иностранного государства, преступными группировками или иными субъектами с целью осуществления подрыва морских портовых сооружения. Например, террористы могут направить автономное морское судно в стоящий у причала танкер, спровоцировав тем самым подрыв за счет химических и физических свойств перевозимого груза. Преступники могут также «начинить» беспилотный морской аппарат взрывчатыми веществами и, войдя в акваторию порту, осуществить взрыв такого аппарата, причинив огромный ущерб портовой инфраструктуре.

В-пятых, сбой системы полностью автономного судна и, как следствие, его столкновение с другими судами или иные происшествия в порту. Так, например, П. А. Волков пишет, что неизвестно, как автономное судно поведет себя в случае блэк-аута, встречи с пиратами и ряде других случаев [7]. В технических науках всегда оцениваются возможные риски выхода устройства из системы, в том числе сбои автономных систем. Вместе с тем, применительно к МАНС пока об этом говорить рано. Иными словами, неизвестно, насколько часто будут происходить такие эпизоды. Что ещё опаснее – в настоящий момент непонятно, как это предотвратить/каков порядок действий в случае разных сбоев судовых систем. Не до конца понятен механизм взаимодействия системы управления движения судов (СУДС) и МАНС. Трудности интеграции этих двух категорий могут также «вылияться» в разные инциденты (сбои при осуществлении проводки и т.д.). В этой связи В.Н. Гуцуляк отмечает, что одной из технических проблем использования МАНС является «частота спутников обсерваций». Он особенно указывает на то, что данный вопрос будет ещё более актуален при заходе автономного судна в стесненные воды, например, в системы разделения движения судов, или более того — в пролив. Автор указывает на важность человеческого фактора – «...решающую роль играет глазомерная оценка и учет течений» [8].

В-шестых, неизвестен механизм устранения последствий, вызванных различными происшествиями (пожар, затопление и пр.), на МАНС без моряков на борту (3 и 4 степени автономности).

В-седьмых, неизвестно, будет ли распространяться на МАНС 3 и 4 степеней автономности обязанность по оказанию спасения на море (столкновение судов, тонущее судно с людьми и пр.).

В-восьмых, непонятен механизм распределения рисков и ответственности за инциденты с МАНС. Например, если морское автономное судно из-за повреждений разольет в акватории порта нефть, то кто понесет ответственность? Не получится ли так, что начнутся долги досудебные и судебные тяжбы, обусловленные тем, что в ряде случаев будет тяжело доказать, что произошедшее подходит под «страховой случай» в заключенном договоре морского страхования. Как отмечает Н.Е. Минин, в настоящий момент «широкой практики страховых рисков по МАНС нет» [9]. Иными словами, есть трудность в установлении вины. По чьей вине произошел инцидент? По вине портовых властей (нарушения правил безопасности), лица, которое эксплуатирует судно (нарушение норм о размещение груза на судна и правил его перевозки) или в силу форс-мажорные обстоятельств? Эти вопросы в качестве актуальных и нерешенных также рассматривает Н.Е. Минин в своем труде. Долгие правовые споры – а кто покроет расходы морского порта на ликвидацию причиненного вреда?.

Наконец, неизвестно, как именно оценит конкретную ситуацию автономная система (ИИ) автономного морского судна. На это, в частности, указывает В.В. Гаврилов. Ученый пишет: «... что

система посчитает более опасным - потерю груза стоимостью 1 млн \$ или разлив 1000 баррелей нефти? ...» [10]. Действительно, вдруг автономная система посчитает более выгодным разлить нефть в акватории порта, нежели потерять дорогостоящий груз. Каковы будут последствия?

Вероятно, единственное, что очевидно в области эксплуатации МАНС, - запрет использования полностью автономных судов для пассажирских перевозок в РФ [16].

В качестве возможных мер, направленных на решение выявленных проблем, мы предлагаем:

1) Определить правовой статус БНПА путем их официального приравнивания к категории «военный корабль» (по смыслу ст.29 КМП-82). В случае, если такой аппарат используется не в военных целях, - к государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях (научно-исследовательская, учебная и пр.). Осуществить это возможно посредством разработки и последующего принятия Комитетом по безопасности на море либо Юридическим комитетом ИМО соответствующей Резолюции. Отметим также, что в случае возникновения спора между государствами-участниками КМП-82, эти государства могут обратиться в Международный трибунал по морскому праву (в рамках компетенции данного судебного органа в соответствии с Приложением VI) с целью разъяснения правовой природы БНПА применительно к положениям указанного нормативно-правового акта. Решение суда можно использовать как практику при разрешении аналогичных споров между государствами. Также согласно ст.32 Приложения VI КМП-82 в случае возникновения вопроса о толковании или применении настоящей Конвенции Секретарь незамедлительно уведомляет все государства-участники.

2) ИМО организовать международную конференцию (с возможностью дистанционного участия), на которой выступят признанные специалисты в области морского и международного права, программирования, инженерного дела, судовождения, логистики и ряда других отраслей науки. Сформировать повестки конференции и организовать соответствующие секторы (правовой, инженерно-технологический, информационно-технический, логистический и пр.). Результаты данных исследований ИМО может впоследствии использовать как обширную научную базу при совершенствовании правовых норм, направленных на эксплуатацию МАНС;

3) ИМО должно активно работать в направлениях по унификации норм-дефиниций и выработке единых норм-правил постройки, классификации и использования МАНС с целью недопущения двойственного толкования и вытекающего из этого конфликтов.

Исходя из всего вышесказанного, можно сделать вывод о том, что в настоящий момент использование МАНС и БНПА до конца не регламентировано. По этой причине использование различных морских автономных судов и аппаратов в известной степени представляет угрозу безопасности морских портов. В этой связи необходимо разрабатывать правовую основу, развивать материально-техническую базу, формировать практику.

#### *Приставший библиографический список:*

1. Скаридов А.С. К вопросу о детерминации морских автономных надводных средств применительно к правовому регулированию коммерческого судоходства // Океанский менеджмент. 2022. № 1 (15). С. 44-46.
2. Беляков В.Г. К вопросу о правовом статусе морских автономных аппаратов // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2021. № 1 (35). С. 62-67.
3. Петрова Д.А., Губкина А.И. Захват американского беспилотного (автономного) подводного аппарата в Южно-Китайском море: правовые и политические аспекты // БГЖ. 2019. № 4 (29). С. 375-377.
4. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года // [Электронный ресурс] Режим доступа:[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения: 10.10.2023);
5. Володин А.Б., Преснов С.В., Якунчиков В.В. На пути к автономному судоходству // Вестник РУДН. Серия: Инженерные исследования. 2021. № 4. С. 355-363.
6. Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С. Нормативное регулирование государственного портового контроля с целью снижения уязвимости судов от кибератак // Транспортное право и безопасность. 2022. № 2 (42). С. 53-69.
7. Волков П.А. Бесспилотное судоходство реальность и перспективы. Морские суда без экипажей — реальность и перспективы: сборник научных докладов по итогам «круглого стола», проводимого совместно кафедрой «Морское право» Юридического института Российского университета транспорта (РУТ) и Ассоциацией международного морского права / под редакцией В. Н. Гуцуляка. М.: Юридический институт РУТ (МИИТ), 2020. С.20-24.
8. Гуцуляк В.Н. О правовых и социальных проблемах использования морских судов без экипажей. 2021.
9. Минин Н.Е. Морские автономные надводные суда – особенности страхования. Там же. - С.7-10.
10. Гаврилов, В. В. Актуальные вопросы международно-правового регулирования плавания морских судов без экипажа / В. В. Гаврилов, Р. И. Дремлюга // Московский журнал международного права. 2020. № 2. С. 65-76.
11. Дроздов Ю. Боевые беспилотные надводные/подводные аппараты ВМС зарубежных стран // Морской сборник. 2023. № 10 (2119). С. 76-84.
12. Жиляев А. Направления использования современных морских БПЛА // Морской сборник. 2023. № 10 (2119). С. 84-87.
13. Официальный сайт SecurityLab.ru. Мировое судоходство сталкивается с волной киберугроз // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.securitylab.ru/news/533798.php> (дата обращения: 10.10.2023).
14. Официальный сайт The Portugal News. Кибератака на порт Лиссабона // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.theportugalnews.com/tu-tu-news/2022-12-26/cyberattack-at-lisbon-port/73281> (дата обращения: 10.10.2023).
15. Официальный сайт компании DNV. Кибератака на сервисы ShipManager // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.dnv.com/news/cyber-attack-on-shipmanager-servers-update-237931> (дата обращения: 10.10.2023).
16. Официальный сайт Korabel.ru. Пассажирские перевозки полностью автономными судами в РФ будут вне закона // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.korabel.ru/news/> (дата обращения: 10.10.2023).

**Для цитирования:** Королева В.Д., Юрченко Д.А. Использование беспилотных морских судов: правовые аспекты и перспективы развития / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры «Международного и морского права» ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2023. № 4(22). С. 25-27.

**Королева В.Д.,**  
студент 4 курса бакалавриата,  
кафедра Международного и морского права,  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

**Юрченко Д.А.,**  
студент 4 курса бакалавриата,  
кафедра Международного и морского права,  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

**Научный руководитель:** Цветкова Ю.С.,  
старший преподаватель кафедры международного и морского права  
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ МОРСКИХ СУДОВ: ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

**Аннотация.** Статья посвящена рассмотрению правовых аспектов регулирования использования морских судов без экипажа. Проанализированы нормы, затронутые в статье и связанные с ними вопросы, препятствующие на сегодняшний день эксплуатации автономных судов

**Ключевые слова:** торговое мореплавание, судно, военный корабль, автономные суда, правовой статус.

### THE USE OF UNMANNED SEA VESSELS: LEGAL ASPECTS AND DEVELOPMENT PROSPECTS

**Abstract.** The article is devoted to the consideration of the legal aspects of regulating the use of sea vessels without a crew. The solution of the issues raised in the article concerns not only international law, but also national legislation.

**Keywords:** merchant shipping, ship, warship, autonomous vessels, legal status.

С древних времен люди используют моря и океаны для различных видов деятельности, но самым важным из них является морское судоходство, которое невозможно без использования морских судов. Стремительное развитие ключевых сегментов мировой экономики, на сегодняшний день сопровождается техническим прогрессом в самых разных областях. Отрасль морского судоходства в этом смысле не стала исключением. Несомненно, морские перевозки можно считать одним из самых ключевых видов транспорта для экономик многих стран.

Перевозки морским транспортом представляют собой единый комплекс связующий распределениями обмена все виды общественного производства<sup>16</sup>. По заявлению заместителя министра транспорта Российской Федерации Александра Пощивая 90% всей мировой торговли приходится на морской транспорт – один из основополагающих элементов жизни человечества...»<sup>17</sup>

Необходимость применения информационных технологий в сфере управления морским транспортом обусловлена прежде всего стремлением к повышению эффективности за счет снижения издержек, вызванных по большей части операционными затратами.

В данной статье хотелось бы поговорить о таком новом направлении как безэкипажное судоходство.

Сама концепция создания автономных морских судов стала результатом начавшейся в 1980 г цифровой революции, получившей свое развитие в наши дни. Существует не мало факторов, которые в совокупности привели к пониманию необходимости внедрения технологии беспилотного судоходства.

Главным из них является острый дефицит квалифицированных кадров из числа морских экипажей. Кроме того, около 30-40 % от операционных расходов приходятся на содержание экипажа. Таким образом, цифровые технологии играют важную роль в морских перевозках, улучшая контроль за передвижением судов, подбирая наиболее выгодные маршруты для перевозки грузов и снижая риск аварийности. Это позволяет оптимизировать состав экипажей и сократить затраты на перевозку, что важно для развития морского бизнеса.

Технология создания автономных судов позволила бы значительно сократить стоимость проектирования и строительства морского транспорта, поскольку архитектура такого судна исключает системы необходимые для поддержания жизнедеятельности экипажа. В результате требуется меньше материалов и технологического оборудования для строительства такого судна. Подобная оптимизация пространства на судне также может привести к снижению расхода топлива, так как судно будет легче и сможет перевозить больше груза.

Кроме того, отпадает необходимость в дополнительной энергии для поддержания жизнедеятельности экипажа, что также снижает затраты судовладельца. В целом, замещение традиционных судов судами нового типа является экономически обоснованным решением. Таким

<sup>16</sup> Скаридов, А. С. К вопросу о детерминации морских автономных средств применительно к правовому регулированию коммерческого судоходства / А. С. Скаридов // Океанский менеджмент. 2022. № 1(15). С. 44

<sup>17</sup> См. <https://morvesti.ru/analitika/1692/93372/?ysclid=lpnphpnllaf49437731>

образом предполагается что технология внедрения автономных морских судов является перспективной и востребованной именно поэтому она стремительно реализуется во всем мире.

Термин «автономное судно» не имеет четкого определения в нормативно-правовых актах, регулирующих международную морскую деятельность. Различные документы и доктрины используют разные формулировки, и единого мнения по данному вопросу не существует. «Беспилотное судоходство», «автономное судоходство», «навигация без экипажа» – все эти термины подразумевают, что судно имеет интеллектуальную систему и полностью заменяет человека<sup>18</sup>. Вследствие этого, правовое положение автономных судов остается неопределенным.

Само морское судно является платформой для различных технических средств и контрольно-измерительных приборов. Поэтому внедрение новых технологий часто приводит к изменениям в правовом регулировании отношений в области судоходства. Развитие технологий приводит к улучшению процессов функционирования судов и, в свою очередь, к изменению правил и стандартов безопасности, охраны и защиты окружающей среды.

Согласно правилу 5 части 1 Международных правил предупреждения столкновения судов в море, на борту судна должен находиться наблюдающий или как его называют «впередсмотрящий», чья задача в случае возникновения угрозы аварийной ситуации заключается в оценке риска вероятности столкновения. Поскольку современные технологии не позволяют судам напрямую взаимодействовать друг с другом, выполнение этого правила для судов без экипажа в настоящее время невозможно.

Также Международной конвенцией по охране жизни на море предписано правило предусматривающее участие любого судна в спасательных операциях, к примеру розыске и поднятии на борт лиц потерпевших морское бедствие. Разумеется, без присутствия на судне экипажа выполнить данное предписание не представляется возможным. В этом смысле современные технологии явно нуждаются в доработке правового регулирования.

Пожалуй, главной проблемой применения беспилотного судоходства на сегодняшний день по-прежнему остается морское пиратство. В случае удаленного управления судном исключаются всякие препятствия действиям пиратов по захвату груза, что может привести к значительным потерям как грузоотправителя, так и грузополучателя. Данные потери в настоящее время также не являются предметом регулирования международного законодательства.

Что касается ответственности за судно, здесь надо сказать что в отличие от обычных судов где ответственным является капитан, в случае с автономным судном ответственность может быть возложена на судовладельца, в штате у которого могут находиться наемные специалисты в области управления автономным судном.<sup>19</sup>

Некоторые судовладельцы склонны считать, что использование автономных безэкипажных судов, на сегодняшний день не является необходимым, поскольку многие современные суда итак оборудованы современными системами, позволяющими сократить численность экипажей<sup>20</sup>. Главной же причиной, сдерживающей развитие применения новой технологии, является значительное количество пробелов в урегулировании данного вида морских перевозок.

Согласно п.1 ст.94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г<sup>21</sup>. обязанность осуществлять контроль за суднами по эффективному осуществлению административных, технических и социальных вопросов, возлагается на государства, под чьим флагом находятся судна. Однако п.4 п.п.б ст.94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. определяет, что именно прибрежное государство обязано гарантировать, чтобы «каждое судно возглавлялось капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности, в области судовождения, навигации, связи, судовых машин и оборудования, а экипаж по квалификации и численности соответствовал типу, размерам, механизмам и оборудованию судна». Из этого следует, что осуществление прав и обязанностей государства флага и прибрежного государства непосредственно связана с наличием капитана и экипажа на борту судна.

В заключении хочется отметить что, беспилотные суда могут стать ключевым фактором в развитии морской отрасли в будущем. Их использование может значительно снизить затраты на эксплуатацию судов, повысить безопасность и снизить уровень загрязнения окружающей среды. Однако, на данный момент, существуют определенные препятствия для широкого внедрения беспилотных судов.

Одним из них является необходимость доработки международного законодательства в области регулирования таких перевозок. До тех пор, пока не будут решены все правовые вопросы, использование беспилотных судов может быть затруднено. Тем не менее, развитие технологий и изменение международного законодательства могут привести к тому, что в ближайшем будущем беспилотные суда станут неотъемлемой частью морской индустрии.

<sup>18</sup> Kornianos A. The autonomous shipping era. operational, regulatory, and quality challenges // TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation. 2018. № 12 (2). P. 335.

<sup>19</sup> Клюев В.В. Генезис регулирования правоотношений в области автономного надводного судоходства // Теория и практика общественного развития. 2023. № 8 (184). С. 217.

<sup>20</sup> Анисимова П. В. Международно-правовая концепция безопасности морского судоходства и ее имплементация в законодательство Российской Федерации // Оригинальные исследования. 2018. Том 8. № 4. С. 4.

<sup>21</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_Low\\_121...](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_Low_121...) (Дата обращения 28 ноября 2023)

Прогресс в области развития искусственного интеллекта на морском транспорте продолжает набирать обороты, и для успешной эксплуатации автономных судов требуется не только разработка и внедрение технических средств и строительство новых судов, но и создание правовой базы для использования таких судов, так как существующее законодательство ориентировано на присутствие на борту экипажей, управляющих судами.

Многие страны на национальном уровне проводят работу по правовому регулированию эксплуатации автономных судов. Разработка правового поля для использования таких судов окажет значительное влияние на развитие отрасли, позволив использовать автономные суда в крупных торговых портах и на интенсивных морских путях.

#### **Приставший к борту библиографический список:**

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS), интернет сайт: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_Low\\_121...](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_Low_121...) (Дата обращения 28 ноября 2023).
2. Анисимова П. В. Международно-правовая концепция безопасности морского судоходства и ее имплементация в законодательство Российской Федерации // Оригинальные исследования. — 2018. — Том 8. — № 4. — С. 4-10.
3. Клоев В. В. Генезис регулирования правоотношений в области автономного надводного судоходства // Теория и практика общественного развития. — 2023. — № 8 (184). — С. 213-220.
4. Скаридов А. С. К вопросу о детерминации морских автономных средств применительно к правовому регулированию коммерческого судоходства // Океанский менеджмент. — 2022. — № 1(15). — С. 44-46.
5. Komianos A. The autonomous shipping era: operational, regulatory, and quality challenges // TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation. — 2018. — № 12 (2). — Р. 335-348.
6. Развитие автономного судоходства в России. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1692/93372/?ysclid=1phnpnllaf49437731> (Дата обращения 28 ноября 2023).

**Для цитирования:** Несторов М.Н. Проблема коллизии международных правил морской перевозки грузов (Гаагские правила, Гаага-Висби, Гамбургские правила) / Науч.рук. д.ю.н., профессор А.С. Скаридов, кафедра «Международного и морского права» ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2023. № 4(22). С. 27-34.

**Несторов М.Н.,**  
студент 2 курса магистратуры,  
кафедра Международного и морского права,  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

**Научный руководитель:** Скаридов А.С., д.ю.н., профессор,  
Заведующий кафедрой Международного и морского права,  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

### **ПРОБЛЕМА КОЛЛИЗИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВИЛ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ (Гаагские правила, Гаага-Висби, Гамбургские правила)**

**Аннотация.** В связи с тем фактом, что торговое мореплавание практически всегда осложнено иностранным элементом – вопрос об ответственности морского перевозчика и пределах её ограничения остаётся и по сей день актуальным. Различные редакции международных конвенций посвящённых обсуждаемой проблеме и, целью которых была унификация правил международной коносаментной перевозки, на сегодняшний день являются основной причиной международно-правовой коллизии. Нормами, какой Конвенции стоит руководствоваться при деликтных обязательствах, вытекающих из коносаментной перевозки: правилами, действующими в порту отгрузки или же правилами места причинения вреда? Действительно ли это обязательства, вытекающие *ex delicto*? Решением данной проблемы нам видится принятие нормативно-правового акта, который бы унифицировал правила международной коносаментной перевозки и соблюдал баланс интересов всех участников обсуждаемого совместного предприятия. Считаем, что основными инициаторами издания такого акта, который ко всему прочему носил бы рекомендательный характер, должны выступить международные неправительственные организации, выпускающие унифицированные нормы и договора по предмету международного торгового права и международного морского торгового права.

**Ключевые слова:** международная коносаментная перевозка, ответственность морского перевозчика, освобождение от ответственности, пределы ответственности перевозчика, международное частное право, международное морское право, Гаагские правила, правила Гаага-Висби, Гамбургские правила, Судовладелец, Фрахтователь, чартер-партия, коносамент, ценная бумага, иск *ex delicto*, деликтные обязательства, договорные обязательства, право применимое к отношениям, унификация правил коносаментной перевозки

### **THE PROBLEM OF COLLISION OF INTERNATIONAL SHIPMENT OF GOODS BY SEA RULES (The Hague rules, the Hague-Visby rules, the Hamburg rules)**

**Abstract.** Due to the fact that merchant shipping is always heavily influenced by the foreign element – the questions regarding sea carrier's liability and its limitation are still considered to be relevant. Various versions of international Conventions on the issue that is being discussed in the article and which purpose was unification of international bill of lading shipment of goods rules are the main cause of international legal conflicts that are still arising. What rules of which Convention should be used in relation to tort obligations that arise from international bill of lading shipment of goods: the port of shipment set of rules or the place of damage rules? Can these rules be really considered as *ex delicto*? We see the

solution of the problem discussed in issuing a legal act that will unify the international bill of lading shipment of goods rules and balance all participants' of this joint venture interests. In our opinion the international non-governmental organizations that issue unified legal acts and contracts on the international trade law and the international merchant shipping law should be the ones to start the process of creation of this recommendation legal act.

**Keywords:** international bill of lading shipment, sea carrier's liability, exemption from liability, limitations of carrier's liability, the private international law, the international merchant shipping law, the Hague rules, the Hague-Visby rules, the Hamburg rules, the Shipowner, the Charterer, charter-party, bill of lading, a stock, claim *ex delicto*, tort obligations, contractual obligations, law applicable to the relations, unification of international bill of lading shipment rules

Во всём мире транспорт, в том числе и морской, является одной из крупнейших и наиболее динамично развивающихся отраслей экономики. Нужно ли говорить о том, что уровень экономического развития страны напрямую зависит от развитости этой отрасли? Благодаря наличию таких коммуникаций все районы страны остаются связанными друг с другом образуя единое экономическое пространство. То же самую функцию транспорт выполняет и в отношении других стран, помогая государству интегрироваться в глобальную экономическую систему.

На сегодняшний день по объёму грузоперевозок в год лидирующие позиции всё также занимает морской транспорт, на который приходится до 62% всех мировых перевозок. Остаток делят между собой железнодорожный и автомобильный транспорт (11% каждый), трубопроводный транспорт (13%) и воздушный (3%). Столь значительный объём грузоперевозок, приходящийся на морской транспорт, объясняется во многих классических пособиях по коммерческой эксплуатации флота тем, что ни один другой вид транспорта не может перевезти такое большое количество груза за разумные сроки и по приемлемой ставке. Помимо этого морской транспорт, как правило, может перевозить грузы различной номенклатуры: жидкие грузы, грузы навалом, генеральные грузы, габаритные итд. С учётом всего этого развитие торговых каналов (импорт и экспорт) приходится по большей части на морской транспорт. Большинство всех внешнеторговых сделок задействуют морской транспорт для исполнения соответствующего контракта<sup>22</sup>.

Однако, как и ранее, крайне остро в мировом сообществе стоит вопрос о том, чем регулируются перевозки морским транспортом. Например, все перевозки внутри одной страны (каботаж) регулируются соответствующим законодательством страны, так как осуществляются они на территории, на которую распространяется юрисдикция государства. Среди таких нормативно-правовых актов, регулирующих морскую перевозку грузов можно выделить Кодекс Торгового Мореплавания в Российской Федерации (КТМ РФ), The Carriage of Goods by Sea Act в Великобритании, The Harter Act/The Carriage of Goods by Sea Act в США, Commercial Maritime Law в Саудовской Аравии. Отметим, что данные нормативно-правовые акты регулируют не только каботажные перевозки (из порта одной страны в порты этой же страны), но и в морские порты иностранных государств.

Как правило, отношения между такими сторонами морской перевозки как Фрахтователь и Судовладелец регулируются заключённым между ними чартером. Однако, довольно очевидно, что в случае противоречия его условий действующему законодательству приоритет отдается последнему (например, в отечественном законодательстве такое закреплено п. 1 ст. 422 ГК РФ). Таким образом, эти отношения подчинены условиям заключённого договора, а также законодательству страны заключения чартера. Основным правом в отношениях между Судовладельцем и Фрахтователем является право, которое было выбрано сторонами (такая договорённость не должна ставить перед собой целью создание ситуации *forum shopping*). Все стандартные проформы чартеров от БИМКО содержат соответствующие арбитражные оговорки и оговорку о применимом праве.

Однако помимо этого ещё одной стороной, участвующей в совместном предприятии, является Грузополучатель (Покупатель по международной коммерческой сделке). Отношения Перевозчика с ним не являются договорными и подчинены исключительно условиям, заключённым в такой документ как коносамент, выдаваемый первым, и соответственно законодательству страны порта выгрузки (в каботажных перевозках закон страны порта погрузки и выгрузки один и тот же). В случае противоречий между условиями, заключёнными коносаментом, и императивными нормами государства – предпочтение отдается последним и, как следствие, такие условия признаются недействительными.

В целом довольно редко встречаются какие-либо коллизии с выбором применимого права для регулирования отношений, складывающихся при перевозках внутри одной страны. Такие коллизии могут иметь место быть в случае, если страна имеет такую же систему законодательства как, например, США, где в каждом штате имеется собственное законодательство, но всё же это скорее исключение из правила, нежели само правило.

Дальнейшее развитие международной торговли породило вопросы касательно того, как будут регулироваться недоговорные отношения таких участников совместного предприятия как Перевозчик и Грузополучатель. Отношения же между сторонами, именуемыми Фрахтователем и Судовладельцем, как мы уже знаем, регулируются заключённым между ними чартером, условия которого не должны противоречить действующим международным конвенциям; общим принципам права, признанного

<sup>22</sup> Владимир Шутенко «Коносамент. Ответственность морского перевозчика» Серия: Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика). Выпуск 1. – СПб: Информационный центр «ВЫБОР», 2001. – 96 с.

цивилизованными нациями; общепризнанным принципам и нормам международного права и международного частного права.

Однако наибольший интерес для нас в нашей статье представляет регулирование отношений между Перевозчиком и Получателем, законным держателем коносамента, которые носят недоговорной характер. Как и в каботажных перевозках, такие отношения регулируются коносаментом и условиями, которые включены в него. Путём внесения соответствующей оговорки в этот товарораспорядительный документ Перевозчик может перенести условия чартера и на отношения с Получателем в том числе. Ещё в XIX веке судовладельцы, справедливо оценивая рискованность такого предприятия, настаивали на справедливое распределение ответственности и рисков между Судо- и Грузовладельцами. Поначалу в коносаменты, которые подтверждали существование договоров морской перевозки, включались следующие условия освобождения Перевозчика от ответственности:

- Обстоятельства непреодолимой силы (Acts of God);
- Пиратство (Public enemy);

Со временем такой круг обстоятельств, при наступлении которых судовладелец освобождался от ответственности, становился всё обширнее. В результате к середине XIX века ответственность перевозчика исключалась даже при наличии вины в потере или повреждении перевозимого груза. Такие условия переносились из чартеров в коносаменты или напрямую включались в них в качестве оговорок. Всё это постепенно начало обесценивать значение коносамента как ценной бумаги, так как третья сторона, принимающая участие в совместном предприятии, практически всегда не имела возможности ознакомиться с содержанием этой ценной бумаги и условиями, включёнными в неё. Индоссируя коносамент – Получатель *de facto* соглашался со всеми условиями в нём и можно сказать, что присоединялся к соответствующему договору. Добросовестный Получатель, очевидно, вряд ли знал то, на каких условиях был заключён чартер между Перевозчиком и Отправителем и более того не имел права требовать раскрытия конфиденциальной информации и коммерческой тайны. В таких случаях, очевидно, оставалось лишь надеяться, что другая сторона действует в соответствие с добросовестностью и честной деловой практикой (в нашей стране эти международные торговые обычай выведены на уровень законодательства, охраняемого силой государства, но в международной торговле на кону стоит деловая репутация каждого контрагента)<sup>23</sup>.

На сегодняшний день в современных английских судах господствует мнение, что Судовладелец должен предпринять все разумные меры для ознакомления отправителя с соответствующими оговорками в коносаменте так как сам факт наличия таких оговорок не является свидетельством того, что стороны договорились об их применении. Инкорпорируются условия, а не намерения. Со своей стороны отметим, что данная тенденция определённо не может не радовать. Она целиком и полностью отражает принцип защиты слабой стороны (в сделке купли-продажи (наиболее распространённый вид международной коммерческой сделки) в более слабой позиции аргумент находится Покупатель, который в свою очередь в морской перевозке является Получателем)<sup>24</sup>.

Сложившаяся ситуация показала необходимость международно-правового регулирования ответственности морского перевозчика за груз, но с учётом баланса интересов всех сторон, задействованных в совместном предприятии (перевозчики, брокеры, страховщики, грузовладельцы).

Одним из первых наиболее успешных шагов в сторону защиты интересов грузовладельцев стало принятие Закона Хартера в США в 1893 году. Его принятию предшествовали статуты штата Массачусетс (1818; пересмотрены в 1836) и штата Мэн (1821) и Закон об ограниченной ответственности (the «Limited Liability Act» 1851). По закону от 1851 года судовладельцы освобождались от ответственности за ущерб причинённый грузу или его потере в случае пожара, если он не являлся умыслом или случился не по причине бездействия:

*«Владельцы освобождаются от ответственности за утрату или повреждение товаров на борту судна в результате пожара, за исключением случаев, когда такой пожар был вызван умыслом или небрежностью такого владельца»*

Стоит отметить, что данный закон применялся исключительно *ex delicto*. Принятие в 1893 году Закона Хартера стало следствием судовладельцев использовать различные оговорки, освобождающие их ответственности (даже при наличии вины). Сам по себе данный закон нельзя считать предназначенным для смягчения ответственности Судовладельцев. Скорее он предоставлял возможность ограничить ответственность Судовладельца или даже освободиться от всякой в случае выполнения всех условий и обязательств, наложенных на Судовладельцев законом. Также этот закон утверждает его примат над любыми включёнными в коносамент оговорками по ограничению ответственности судовладельца, противоречащие ему<sup>25</sup>. Многие из его положений позднее можно будет встретить в Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) 1924 года.

В 1924 году были приняты, так называемые, Гаагские правила. Первоначально они были приняты ещё в 1921-1922 гг., но на тот момент они носили только рекомендательный характер. В 1924

<sup>23</sup> Бажанов Сергей Владимирович, статья «Практика применения международных правил о морских перевозках грузов и проблемы их унификации» ([https://revolution.allbest.ru/international/00983425\\_0.html](https://revolution.allbest.ru/international/00983425_0.html))

<sup>24</sup> Bills of Lading (a selection of articles previously published by GARD AS), March 2021

<sup>25</sup> Michael Gavin Johnston «A Review of the Harter Act», Global Journal of Politics and Law Research Vol.6, No.5, pp.16-31, June 2018 ([www.eajournals.org](http://www.eajournals.org))

году этим правилам была придана сила Международной Конвенции. Это первый международный правовой документ, направленный на унификацию ответственности морского перевозчика по коносаменту<sup>26</sup>. Ряд исследователей (Т.П. Гревцова, Г.Г. Иванов, Т. Карвер) считает, что основными целями принятия этой Конвенции были:

- Обеспечение баланса интересов сторон договора перевозки;
- Обеспечение минимальной защиты интересов грузовладельцев от широко распространившегося исключения ответственности перевозчика;
- Обеспечение защиты интересов перевозчика путем изложения обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности

Несмотря на тот факт, что как мы отмечали выше, данная Конвенция является в целом и общем первым международным документом, направленным на регулирование международных морских коносаментных перевозок, её регулирование, по мнению Г. Г. Иванова, едва ли можно назвать основательным, так как правила, сформулированные в ней, лишь способствовали выработке минимальных стандартов, устанавливающих обязательства и ответственность перевозчика<sup>27</sup>.

Если ознакомиться с обсуждаемой Конвенцией, можно заметить, что некоторые из её положений взяты из ранее упомянутого Закона Хартера в США<sup>28</sup>:

- Обязанности Перевозчика по приведению судна в мореходное состояние (п. 1 ст.3);

В английском праве понятие «мореходность» подразделяется на «cargoworthiness» (мореходность по грузу) и «seaworthiness» (мореходность по плаванию). Ст. 3 Гаагских правил устанавливает обязанность перевозчика проявить разумную заботливость, но не достигнуть успеха в приведение судна в мореходное состояние. По общему правилу нельзя ссылаться на немореходность судна, а лишь на то, что Судовладелец не проявил разумной заботливости.

- Обязанность Перевозчика выдать коносамент по требованию и основные реквизиты, которые должны в нём содержаться (п. 3 ст.3);
- Презумпция приёма груза согласно описанию в коносаменте (п. 4 ст.3);
- Условия ограничения или освобождения Перевозчика от ответственности (ст. 4);

Основным отличием от вышеупомянутого the Harter Act является то, что данная Конвенция и все её последующие редакции распространяются не только ex delicto, но и по обязательствам, вытекающим из договора морской перевозки грузов (чартера).

Ввиду наличия определённых недостатков в дальнейшем в 1968 году был принят Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте (Висбийский Протокол). С учётом изменений, вносимых данным Протоколом, правила теперь становятся Гаага-Висби.

Среди основных нововведений данного Протокола можно выделить следующее:

- Расширение географической сферы действия Гаагских правил;
- Увеличение лимита ответственности Перевозчика;
- «Гималайская оговорка», согласно которой в случае освобождения Перевозчика от ответственности – его служащие и агенты могут претендовать на такое же освобождение;

В дальнейшем Правила Гаага-Висби были изменены путём принятия в 1979 году Протокола об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года. По нему предел ответственности Перевозчика составляет 666,67 расчетных единиц за место или единицу груза либо 2 расчетные единицы за один килограмм веса брутто. Во втором пункте указанной статьи 2 расшифровывается, что под термином «расчётная единица» понимается единица «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом<sup>29</sup>.

По состоянию на 2013 год по информации Международного морского комитета:

- Участниками Международной Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Гаагские правила) являются 84 государства (Соединённое Королевство с 1930 г., США с 1937 г., ФРГ с 1939 г., Египет с 1943 г.);
- 30 Государств (в том числе и некоторые участники первоначальной Конвенции) присоединились к Висбийскому Протоколу от 1968 г.;
- 25 Государств, в том числе участники Гаагских правил и Правил Гаага-Висби, присоединились к Протоколу СДР;

В дальнейшем уже в рамках ООН по просьбе развивающихся государств 31 марта 1978 года в Гамбурге была принята Конвенция о морской перевозке грузов 1978 года, именуемая Гамбургская Конвенция. В отличие от Висбийского Протокола, который дополнял/изменял Гаагские правила, данные

<sup>26</sup> Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские Правила), Брюссель, 25 августа 1924 (<https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=437895>)

<sup>27</sup> Касаткина А. С. Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2016. № 2. С. 171–185 (<https://law-journal.hse.ru/data/2016/07/14/1116312973/kasatkinina.pdf>)

<sup>28</sup> Harter Act 1893 Act of February 13, 1893

<sup>29</sup> Правила Гаага-Висби, Брюссель 25 августа 1924 (с изменениями от 23 февраля 1968) (<https://vostfwd.com/pravila-gaaga-visbi.php>)

правила призваны заменить обе предыдущие Конвенции. Среди основных изменений можно выделить следующие:

- Введено понятие «фактический перевозчик», которое до этого не раскрывалось.
- Регулирование более широкого круга правоотношений.
- Появилось определение термина «коносамент».
- Более широкое применение в территориальном масштабе.
- Расширение периода осуществления перевозки.
- Ответственность перевозчика в том числе и за задержку в сдаче груза.
- Увеличение предела ограничения ответственности перевозчика по той же системе, как и в Правилах Гаага-Висби.
- Более детальное регулирование оформления коносамента, а также включение обязанности Судовладельца внести оговорки о состоянии/количестве грузовых мест при наличии разумных сомнений<sup>30</sup>.

Несмотря на то, что данная Конвенция была подписана и ратифицирована ещё в 1978 году – в силу она вступила лишь в 1992 году. Так как предполагалось, что со вступлением в силу данных Правил предыдущие будут денонсированы – можно предположить, что основной целью принятия в рамках ООН этого международного договора являлась унификация международного правового регулирования морских коносаментных перевозок. К сожалению, многими исследователями Конвенция о морской перевозке грузов считается неудачей. Объясняется это тем, что из 34 Государств, ратифицировавших её (Тунис, Венгрия, Нигерия, Танзания, Заир, Замбия), нет ни одной крупной морской державы<sup>31</sup>. США лишь подписали Конвенцию, но не присоединились и не ратифицировали. То же самое касается и Норвегии и Швеции. Хотя эти Правила и вступили в силу – основной цели их создания они не достигли.

Такая непопулярность Гамбургской конвенции объясняется довольно радикальным подходом в отношении ответственности перевозчика – презюмируется вина перевозчика за утрату или повреждение груза. Бремя доказывания обратного ложится на перевозчика<sup>32</sup>. К тому же в сравнение с предыдущими Конвенция – многие положения нынешней едва ли можно назвать соблюдающими баланс интересов всех сторон (особенно Перевозчиков).

На наш взгляд наиболее удачным с точки зрения баланса интересов страховщиков, судовладельцев и грузовладельцев было бы объединение правил Гаага-Висби с Гамбургскими (отметим, что практически все стандартные проформы чартеров от BIMCO содержат положения об освобождении судовладельца от ответственности, перекликающиеся с соответствующими положениями Правил Гаага-Висби (ст. 2 «Дженкон»<sup>33</sup>, ст. 9 и ст. 12 «Балтайм 1939»<sup>34</sup>). Очевидно, что для этого обе Конвенции должны быть переработаны во избежание наличия в новых правилах морской перевозки грузов взаимоисключающих положений. Следуя заветам BIMCO, считаем целесообразным оставить пункт (а) из правил Гаага-Висби в стандартной проформе «Балтайм 1939» и прочих проформах тайм-чартеров и применять его при сдаче судов в тайм-чартер. Для стран, которые подверглись санкциям международного характера, необходимо внести соответствующее условие о санкциях как условии об ограничении или освобождении от ответственности при условии, что факт наличия определённых ограничений действительно существует и оказал определённое влияние на судно или груз во время выполнения рейса.

Как мы уже выше отмечали, так как Гамбургские правила не были и в нынешнем своём виде не будут ратифицированы – цель унификации правил международной морской перевозки грузов не достигнута. Следовательно, все существующие коллизии не теряют своей актуальности.

Например, в случае возникновения ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза во время перевозки из портов России в порты Туниса (Правила Гаага-Висби и Гамбургские правила) как и на основании чего будет решаться вопрос применимого права? Для начала стоит обратиться к содержанию коносамента, документа, регулирующего отношения между Перевозчиком и третьей стороной, Получателем. Уже ранее мы говорили о том, что такие отношения не являются договорными, однако законодательная практика морских держав доказывает обратное. На основании Закона о коносаментах 1855 г. один из английских судов отметил, что в случае индоссирования коносамента третьим лицом, не выступающим в совместном предприятии в качестве Фрахтователя, то такой документ будет являться новым договором на условиях, закреплённых в нём и регулировать отношения между перевозчиком и получателем. Отменивший Закон о коносаментах 1855 г. Закон Англии о морской перевозке грузов 1992 г. закрепляет схожее правило: «при переходе коносамента к новому владельцу переходит право на иск «как если бы он был стороной договора»<sup>35</sup>. По общему правилу договор между этими двумя сторонами считается заключённым на правилах закреплённых в

<sup>30</sup> United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg 1978 ([https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg\\_rules](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules))

<sup>31</sup> Status: United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg 1978 ([https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg\\_rules/status](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status))

<sup>32</sup> Косовская Виктория Александровна «Морская перевозка груза как частноправовой институт» (<https://www.rulit.me/books/morskaya-perevozka-gruzov-kak-chastnopravovoj-institut-read-295735-1.html>)

<sup>33</sup> Стандартные формы коносаментов ([https://studopedia.su/10\\_117918\\_standartnie-formi-konosamentov.html](https://studopedia.su/10_117918_standartnie-formi-konosamentov.html))

<sup>34</sup> Понятие тайм-чартера и структура тайм-чартера «Балтайм» (<https://studfile.net/preview/8933035/>)

<sup>35</sup> Carriage of Goods by Sea Act 1992 (<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/contents>)

коносаменте». Учитывая классификацию договоров в английском праве, нам видится, что коносамент можно считать договором за печатью в данном случае<sup>36</sup>. Подтверждается это тем фактом, что все редакции Гаагских правил, а также Гамбургские правила, содержат обязательные реквизиты, которые должен содержать коносамент. Полагаем, что в случае отсутствия таких законодательно закреплённых реквизитов – этот документ будет считаться недействительным по дефекту формы.

В континентальном праве коносамент представляет собой ценную бумагу, удостоверяющую определённые вещные права у её владельца. Коносамент можно условно считать договором, но позиция нашего гражданского законодательства определяет его только лишь как ценную бумагу<sup>37</sup>(п. 2 ст. 142). Как все прочие виды ценных бумаг (чек, вексель, акция, облигация итд) – коносамент должен иметь обязательные реквизиты (п. 1 ст. 142). Отечественное морское законодательство (Кодекс Торгового Мореплавания) в ст.143 практически дословно цитирует соответствующие положения Правил Гаага-Висби, касающиеся обязательных реквизитов в коносаменте<sup>38</sup>. Однако ни сами Правила ни наше специальное законодательство (КТМ) не указывают последствий несоблюдения требований к документарной ценной бумаге. Такие последствия можно найти в I части Гражданского Кодекса РФ (п. 2 ст. 43). Трактуя данную статью применительно к коносаменту, становится ясно, что вследствие несоблюдения требований законодательства к обязательным реквизитам, которые должны содержаться в коносаменте, такой документ не будет являться ценной бумагой.

Итак, если придерживаться той точки зрения, которая господствует в английских судах, что коносамент – это договор, то справедливо утверждать, что в первую очередь, среди прочих условий морской перевозки, должна содержаться соответствующая оговорка о применимом праве. Если в коносаментах, которые издаются на рейсах внутри одной страны (каботаж) такое требование, в общем и целом, необязательно (в любом случае будут применяться наш Гражданский Кодекс и Кодекс Торгового Мореплавания), то при международной коносаментной перевозке такая оговорка, вместе с соответствующей арбитражной, позволяет заранее избежать коллизии норм путём подчинения отношений Гаагским правилам (в любой редакции) либо Гамбургской конвенции. Стандартные проформы коносаментов, например, Congenbill, содержат следующую типографскую коллизионную привязку:

*«Настоящий коносамент будет иметь силу с учётом положений Гаагских правил, содержащихся в Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов от 25 августа 1924 года или, в зависимости от обстоятельств, любой другой международной конвенции, применимой в порту отгрузки»*

Тем самым, в нашем примере выше, на первый взгляд отношения между Перевозчиком и Получателем будут регулироваться Правилами Гаага-Висби, если такой порт отгрузки расположен в стране, которая применяет эти правила (Россия ратифицировала и применяет эти правила). Однако, как правило, содержащиеся в стандартных проформах оговорки о неизвестности суды успешно игнорируют. Вполне вероятно, что такая коллизионная привязка тоже может не быть применена.

С учётом этого, нам видится, что, скорее всего, применению подлежат Гамбургские правила на основании того, что, как отмечалось выше, сфера применения этой Конвенции шире, чем у Правил Гаага-Висби. Статья 2 Конвенции ООН о морской перевозке грузов декларирует:

*«Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской между двумя различными государствами, если (а) порт погрузки... находится в одном из Договаривающихся государств; или (б) порт разгрузки... находится в одном из Договаривающихся государств... »*

Гамбургские правила подлежат применению также и в том случае, если судно было арестовано по морскому требованию, связанному с морской перевозкой грузов в морском порту, где они применяются.

И всё же, в современных реалиях и в зависимости от степени повреждения/утери грузовых мест, далеко не всегда Получатель успевает заявить такую претензию Перевозчику в порту выгрузки. Особенно это правдиво в отношении генеральных грузов и лесного груза. В силу специфики таких грузовых мест зачастую повреждение или потеря определённого количества груза не является явно выраженной. В таком случае судно Перевозчика может быть арестовано по решению суда даже в стране флага по иску от иностранного грузополучателя. Квалификация права применимого к данному случаю будет осуществляться по *lex fori*. Со своей стороны отметим, что такой способ обеспечения своих требований хорошо выглядит только на бумаге, а в реальности (если иск будет предъявляться в государственном суде) повлечёт значительные временные и финансовые расходы в первую очередь для Получателя. К тому же рассмотрение дела в другой стране с иным законодательством не гарантирует, что конечный результат будет в пользу истца.

Российское законодательство будет квалифицировать такой иск как *ex delicto*, так как в отличие от английского права отечественное континентальное право не расценивает коносамент как договор между Перевозчиком и Получателем. Здесь коносамент – ценная бумага, удостоверяющая определённые

<sup>36</sup> Английское контрактное право: практик. пособие для российского юриста: заключение договора / А. А. Дубинчин. – М.: Инфотропик Медиа, 2012. – 288 с.

<sup>37</sup> Гражданский кодекс (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 24.07.2023) (с изм. и доп. от 01.10.2023)

<sup>38</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 28.02.2023) (с изм. и доп. от 21.05.2023)

имущественные права. В случае рассмотрения иска о несохранной международной перевозке грузов, где истцом выступает Получатель, применению подлежит норма п. 1 ст. 1219 ГК РФ (раздел VI «Международное частное право»). Из смысла указанной статьи следует, что применению подлежит право страны, где «...имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда». Отечественное специальное законодательство никак не регулирует разрешения данной ситуации. Кодекс Торгового Мореплавания устанавливает норму только лишь для разрешения споров, вытекающих из договоров морской перевозки грузов.

Исходя из всего вышесказанного можно сделать вывод, что в большинстве случаев при рассмотрении исков вытекающих из несохранной морской перевозки грузов (*ex delicto*) применению подлежит право иностранного государства, где нанесение вреда имело место. В нашем примере применению подлежат Гамбургские правила, которые применяются в Тунисе.

Ещё одним вопросом, который хотелось бы рассмотреть в данной статье – это место арбитражного разбирательства. Ни одна из вышеуказанных международных Конвенций не устанавливает императивных норм, которые указывали бы местонахождение арбитража, в котором должно происходить разбирательство и применимое право. Разрешение данных вопросов остаётся, в лучших традициях современного Международного частного права, на усмотрение обеих сторон, т.е., иными словами, применяется универсальная коллизионная привязка «автономия сторон». Однако, она, очевидно, не применима в случае ареста судна по морскому требованию в стране, где это требование возникло и, где располагается соответствующий компетентный суд. Здесь применению подлежит *lex fori*.

В заключение хотелось бы заметить, что в сравнение с законодательством стран-основоположников морского торгового права (Великобритания и США) российское законодательство имеет пробелы в законодательном регулировании как ответственности перевозчика при каботажных перевозках, так и ответственности перевозчика в международных коносаментных перевозках. Несмотря на то, что Россия как и США с Великобританией является участницей Конвенции об унификации некоторых правил касающихся коносаментов – ничто не запрещает отечественному законодателю внести соответствующие корректировки в КТМ устанавливающие право применимое к отношениям, вытекающим из коносаментных перевозок с участием отечественных судовладельцев осложнённых иностранным элементом. Основной целью таких корректировок – защита интересов отечественных судовладельцев, а также определённая унификация и нивелирование потенциальных коллизий различных норм международно-правового характера касающихся ответственности перевозчика. Либо же можно предложить отечественной доктрине и законодателю перенять мнение английской доктрины и права касательно коносамента как вида формального договора, что в свою очередь перенесёт такие отношения из деликтных в отношения, вытекающие из договоров, заключённых в области торгового мореплавания. Это позволит избежать длительного процесса создания и принятия новых норм права, о которых мы писали выше.

Ещё одним шагом к унификации и нивелированию коллизий таких международно-правовых норм, закреплённых в международных конвенциях, является принятие новой Конвенции по данной проблеме, однако, как мы отмечали, путём синтеза существующих Правил Гаага-Висби (с исключением некоторых положений оттуда) и Гамбургской Конвенции (также с исключениями). Такие правила должны учитывать интересы как Судовладельцев, Перевозчиков, так и страховщиков и Грузовладельцев. Если принимать правовые нормы, ставящие исключительно одну группу в a priori слабое положение по сравнению с другой – никакой унификации не будет. В этом и заключается причина провала Гамбургских правил, так как там отдаётся предпочтение интересам Грузовладельцев, а все Судовладельцы и Перевозчики ставятся в слабое положение. Если же всё же получится «продавить» такую Конвенцию – ничто не запрещает суверенным государствам принять соответствующие нормативно-правовые акты, которые будут направлены на защиту интересов своих Перевозчиков. Также любое государство, которое ратифицирует данную Конвенцию, может вступить в неё, но с оговорками и изъятиями. Запретить какому-либо государству вносить оговорки или присоединиться с изъятиями не представляется возможным.

Исходя из международной практики заключения подобных Конвенций и учитывая тот факт, что в споре из коносаментной перевозки груза обе стороны являются профессиональными коммерсантами – все вышеуказанные нормативно-правовые акты отдельных государств и Конвенции относятся к международному торговому праву. По опыту принятия Конвенций об унификации международных коносаментных перевозок можно сделать вывод, что в не зависимости от того, какие условия будут включены в новые редакции таких конвенций – ратификация их всеми государствами мира с различными правовыми системами и местом в международном торговом обороте – утопия. Можно смело утверждать, что всегда будут какие-либо государства, которые посчитают нецелесообразным ратифицировать Конвенцию исходя из своих соображений. Навязать обязательную ратификацию и подписание никто не имеет права, так как это можно расценивать как вмешательство во внутренние дела суверенного Государства. Выход из такой ситуации нам видится лишь один: принятие соответствующего документа, регулирующего международные коносаментные перевозки и ответственность Перевозчика при них на базе наиболее авторитетных международных межправительственных организаций (УНИДРУА, МТП) в кооперации с БИМКО, носящего рекомендательный характер. История

международного торгового и частного права показывает нам, что многие такие документы в дальнейшем становятся основными актами, которые обеспечивают регулирование в своих сферах. Про стандартные проформы договоров морской перевозки грузов от БИМКО, как нам кажется, нет смысла много говорить.

#### **Приставной библиографический список:**

1. Владимир Шутенко «Коносамент. Ответственность морского перевозчика» Серия: Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика). Выпуск 1. – СПб: Информационный центр «ВЫБОР», 2001. – 96 с;
2. Бажанов Сергей Владимирович, статья «Практика применения международных правил о морских перевозках грузов и проблемы их унификации». URL: [https://revolution.allbest.ru/international/00983425\\_0.html](https://revolution.allbest.ru/international/00983425_0.html)
3. Bills of Lading (a selection of articles previously published by GARD AS), March 2021;
4. Michael Gavin Johnston «A Review of the Harter Act», Global Journal of Politics and Law Research Vol.6, No.5, pp.16-31, June 2018 URL: [www.eajournals.org](http://www.eajournals.org)
5. Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские Правила), Брюссель, 25 августа 1924 URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=437895>
6. Касаткина А. С. Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2016. № 2. С. 171–185 URL: <https://law-journal.hse.ru/data/2016/07/14/1116312973/kasatkina.pdf>
7. Harter Act 1893 Act of February 13, 1893;
8. Правила Гаага-Висби, Брюссель 25 августа 1924 (с изменениями от 23 февраля 1968) URL: <https://vostfwd.com/pravila-gaaga-visbi.php>
9. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg 1978 URL: [https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg\\_rules](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules)
10. Status: United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg 1978 URL: [https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg\\_rules/status](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status)
11. Косовская Виктория Александровна «Морская перевозка груза как частноправовой институт» URL: <https://www.rulit.me/books/morskaya-perevozka-gruza-kak-chastnopravovoy-institut-read-295735-1.html>
12. Стандартные формы коносаментов URL: [https://studopedia.su/10\\_117918\\_standartnie-formy-konosamentov.html](https://studopedia.su/10_117918_standartnie-formy-konosamentov.html)
13. Понятие тайм-чартера и структура тайм-чартера «Балтайм» URL: <https://studfile.net/preview/8933035/>
14. Carriage of Goods by Sea Act 1992. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/contents>
15. Английское контрактное право: практ. пособие для российского юриста: заключение договора / А. А. Дубинчин. – М.: Инфотропик Медиа, 2012. – 288 с. URL: <https://studfile.net/preview/16694872>
16. Гражданский кодекс (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 24.07.2023) (с изм. и доп. от 01.10.2023);
17. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 28.02.2023) (с изм. и доп. от 21.05.2023);

**Для цитирования:** Зацаренская А.И., Рахлеева Н. Правовая природа договора международного фрахтования судна в международном частном морском праве / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры «Международного и морского права» ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2023. № 4(22). С. 34-38.

**Зацаренская А.И.**,  
студент 4 курса бакалавриата,  
кафедра Международного и морского права,  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

**Рахлеева Н.**,  
студент 4 курса бакалавриата,  
кафедра Международного и морского права,  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

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

## **ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ДОГОВОРА МЕЖДУНАРОДНОГО ФРАХТОВАНИЯ СУДНА В МЕЖДУНАРОДНОМ ЧАСТНОМ МОРСКОМ ПРАВЕ**

**Аннотация.** В статье рассматривается правовая природа договора международного фрахтования судна в международном частном морском праве, а также изучается один из его видов бербоут-чартер.

**Ключевые слова:** торговое мореплавание, международное частное право, БИМКО, континентальное право, внешнеэкономическая деятельность

### **THE LEGAL NATURE OF THE CONTRACT OF INTERNATIONAL CHARTERING OF A VESSEL IN PRIVATE INTERNATIONAL MARITIME LAW**

**Abstract.** The article examines the legal nature of the contract of international chartering of a vessel in international private maritime law, and also examines one of its types, bareboat charter.

**Keywords:** commercial navigation, private international law, BIMCO, continental law, foreign economic activity

Фрахтование судов - широко распространенная практика во всем мире, но для тех, кто не связан с судоходной отраслью, это может быть сложной задачей. Цель данной статьи - предоставить простой и понятный обзор процесса фрахтования судов без использования технического жаргона.

Фрахтование - это практика аренды судна с целью перевозки товаров или пассажиров из одного места в другое. Она играет важную роль в мировой судоходной отрасли и международной торговле, поскольку позволяет предприятиям эффективно и с минимальными затратами перевозить большие объемы грузов по всему миру. При фрахтования судна судовладелец сдает свое судно в аренду фрахтователю, который затем использует судно для перевозки грузов или пассажиров в соответствии с положениями и условиями, указанными в юридическом договоре, называемом соглашением о чarterной партии. Существуют различные типы соглашений о фрахтования судов, включая бербоут-чартер, тайм-чартер и рейсовый чартер, каждый со своим собственным набором условий и ответственности.

Фрахтование судов - неотъемлемая часть мировой судоходной отрасли, которая играет решающую роль в международной торговле, поскольку позволяет компаниям эффективно и с минимальными затратами перевозить большие объемы грузов по всему миру.

Фрахтование судна предполагает аренду судна для перевозки груза из одного места в другое, подобно тому, как компания нанимает грузовик для автомобильных перевозок. Между фрахтователем и судовладельцем подписывается чarterная партия, в которой излагаются условия соглашения. Этот документ содержит все необходимые детали чартера, включая фрахт, ставки погрузки, разгрузки, время стоянки и т.д.

Судовые брокеры выступают в качестве посредников между теми, кто стремится зафрахтовать судно, и судовладельцами, помогая найти подходящее судно для удовлетворения потребностей фрахтователя. Кроме того, судовые брокеры могут работать с судовладельцами.

Договор фрахтования судна следует рассматривать как соглашение об аренде всего судна или его фрагмента. В морской индустрии, понятия «договор фрахтования судна» и «чартер» используются взаимозаменяющими. Однако, ошибкой будет применение формулировки «договор чартера».

Виды чартеров классифицируются следующим образом: рейсовый чартер, тайм-чартер, бербоут-чартер и димайз-чартер. Сравнительно недавно появился новый тип чартера - слот-чартер, который отличается от упомянутых классических видов. Выбор конкретной формы чартера зависит от значимых условий и степени риска, которую берет на себя фрахтовщик на протяжении срока фрахтования.

Фрахтование морским транспортом включает в себя два основных типа договоров: договор аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем и договор фрахтования (перевозки груза на определенное расстояние). Первый договор предполагает передачу транспортного средства в аренду на определенный срок, в течение которого арендатор может использовать его для перевозки грузов. Второй договор - это соглашение о перевозке груза из одного пункта в другой, в результате которого груз перемещается физически, а перевозчик получает плату за свою услугу. Оба эти договора имеют свои особенности и применяются в зависимости от конкретных условий перевозки.

Договор аренды транспортного средства (тайм-чартер) предполагает передачу самого транспортного средства на определенный срок и относится к сфере аренды. В данном случае, арендатор получает возможность использовать транспортное средство для перевозки грузов, но не становится его собственником по окончании срока аренды.

Договор фрахтования, или чартер, является договором перевозки, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется перевезти груз другой стороны (фрахтователя) на определенном транспортном средстве в указанный пункт назначения за установленную плату. В результате выполнения данного договора, груз перемещается из одного места в другое, и фрахтовщик получает плату за свои услуги.

В целом, фрахтование морским транспортом играет важную роль в международной торговле и коммерции, позволяя осуществлять перевозку товаров и услуг между различными странами и континентами.

Как указывалось ранее, в процессе фрахтования судна обычно участвуют три стороны: фрахтователь, судовладелец и судовой брокер. Ниже представлена разбивка роли каждой стороны в процессе:

Фрахтователь - это сторона, которой требуется судно для перевозки груза или пассажиров. Они несут ответственность за согласование условий чarterной партии с судовладельцем и за оплату согласованного чarterного найма.

Судовладелец - это сторона, которой принадлежит зафрахтованное судно. Они несут ответственность за предоставление мореходного судна, соответствующего требованиям чarterной стороны. Судовладелец получает чarterную аренду от фрахтователя.

Судовой брокер выступает в качестве посредника между фрахтователем и судовладельцем. Он помогает фрахтователю найти наиболее подходящее судно для его нужд и обговаривает условия чarterной партии от имени фрахтователя. В качестве альтернативы, они могут помочь судовладельцам в поиске подходящих фрахтователей для их судов.

Рассмотрим следующий вид договора фрахтования: Бербоут-чартер является одним из видов договора фрахтования морского транспорта. Он предполагает аренду судна без экипажа на определенный срок. Фрахтователь несет ответственность за эксплуатацию судна, включая оплату

топлива, услуг экипажа и необходимого ремонта. Бербоут-чартер может использоваться как для коммерческих, так и для личных целей. В соответствии с английским законодательством, бербоут-чартер не является продажей судна, а только его арендой<sup>39</sup>.

Права и обязанности сторон при бербоут-чартере также регулируются договором. Судовладелец обязан поддерживать судно в исправном состоянии и подготовить его к использованию. Фрахтователь должен оплатить аренду, предоставить экипаж и обеспечить безопасную эксплуатацию судна. В случае причинения ущерба судну по вине фрахтователя он должен возместить ущерб. В случае нарушения договора стороны могут обратиться в суд для разрешения спора.

Если одна из сторон нарушает договор бербоут-чартера, то она должна возместить другой стороне причиненные убытки. Это может включать неуплаченную арендную плату, расходы на ремонт судна и т.д. Если нарушение договора привело к финансовым потерям для другой стороны, то суд может обязать нарушителя выплатить компенсацию, оплатить судебные издержки и расходы на адвоката<sup>40</sup>.

В дополнение к возмещению убытков суд может также наложить другие меры, такие как обязанность вернуть полученные в результате нарушения доходы, выполнить условия договора (например, оплатить аренду) или запретить нарушение определенных условий договора.

Основным преимуществом бербоут-чартера является то, что арендатор имеет полный контроль над судном и может выбирать маршрут и пункт назначения без ограничений. Однако арендатор также несет ответственность за техническое обслуживание судна и обеспечение его безопасности. Стоимость бербоут-чартера обычно ниже, чем чартера с экипажем, так как арендатор не платит за услуги экипажа.<sup>41</sup>

Основным недостатком бербоут-чартера является то, что арендатор несет полную ответственность за безопасность судна и его эксплуатацию. Он также должен иметь опыт и знания, чтобы управлять судном, и может быть обязан заплатить штраф или возмещение убытков. Кроме того, существуют ограничения на виды деятельности и пункты назначения, которые могут быть выбраны арендатором.

Бербоут-чартер позволяет арендатору контролировать судно и его операции, но стоимость аренды может быть ниже, чем у чартера с экипажем из-за дополнительных расходов, связанных с управлением судном.

Судовладелец - это физическое лицо или компания, владеющая одним или несколькими судами, которые используются для перевозки грузов или пассажиров по различным маршрутам в морской отрасли. Судовладельцы могут быть независимыми операторами, которые владеют собственными судами и управляют ими, или более крупными судоходными компаниями с флотом судов, обслуживающими различные рынки и типы грузов.

Основная роль судовладельца заключается в предоставлении транспортных услуг фрахтователям, которым требуется перевозка грузов или пассажиров. Судовладельцы обслуживают и эксплуатируют свои суда в соответствии с международными правилами, стандартами безопасности и экологическими требованиями. Они также отвечают за наем экипажа и управление им, поддержание мореходных качеств судна и обеспечение его соответствия всем юридическим и техническим требованиям.

Судовладелец - это лицо или организация, которые владеют судном и зарабатывают деньги, сдавая его в аренду фрахтователям. Судовладелец может владеть одним судном или флотом из нескольких судов разных типов и размеров. Судовладелец несет ответственность за ежедневное техническое обслуживание судна, обеспечивая его соответствие стандартам безопасности и мореходных качеств, среди прочих требований. Судовладелец также организует и покрывает расходы на инспекции и сборы за регистрацию судна.

Условия договора бербоут-чартера обязывают владельца судна к приведению его в мореходное состояние до момента, когда оно перейдет в пользование фрахтователя, который в свою очередь обязан на протяжении всего срока действия договора поддерживать судно в мореходном состоянии. Однако стоит отметить что, в случае обнаружения у судна скрытых недостатков в период действия договора бербоут-чартера, их устранение является обязанностью судовладельца.

Данные положения находят свое отражение на примере российской судебной практики. Так постановлением Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 1 апреля 2010 года № Ф03-1799/2010.<sup>42</sup> 20 марта 2008 года между ООО «Адмиралтейство» (судовладелец) и ООО «ДЭКС» (фрахтователь) был заключён чартер судна «Рефрижератор-605» со сроком действия три месяца. 12 апреля 2008 года ООО «Адмиралтейство» передало судно ООО «ДЭКС», которое находилось в рабочем состоянии. Во время действия чартера ООО «ДЭКС» обратилось в арбитражный суд Приморского края с требованием взыскать с ООО «Адмиралтейство» неосновательное обогащение в размере 190 000 рублей в связи с установкой на судне оборудования. Суд указал, что согласно пп. (а) п. 9 бербоут-чартера от 20 марта 2008 г. фрахтователь обязан содержать судно, его механизмы, котлы, устройства и запасные части

<sup>39</sup> Макарова А. Л. Международное морское право: вопросы теории и практики. Москва: Юстицинформ, 2019. С.18.

<sup>40</sup> Яиковский А. В. Международное морское право: учебник. Москва: Проспект, 2019. С.20.

<sup>41</sup> Косовская В. А., Алепина А.В. Международное частное право в таблицах и схемах. Санкт-Петербург: Эксмо-Пресс, 2022 г.

<sup>42</sup> Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 01.04.2010 № Ф03-1799/2010. URL: [https://www.nalog.gov.ru/rn79/apply\\_fts/pretrial/judicial\\_decisions/4344970/?syscid=lpriizus6559679575](https://www.nalog.gov.ru/rn79/apply_fts/pretrial/judicial_decisions/4344970/?syscid=lpriizus6559679575)

в хорошем рабочем состоянии. Фрахтователь также обязан за свой счет и собственными средствами производить ремонт судна (пп. (б) п. 9). Из находящегося в деле сюрвейерского отчета суд выяснил, что установление на судне такого оборудования, как сепаратор, относится к работам по поддержанию судна в мореходном состоянии. Во взыскании стоимости спорного сепаратора как неосновательного обогащения суд отказал, мотивировав это тем, что обязанность по поддержанию судна в период фрахтования и его возврат в мореходное состояние возложена на истца-фрахтователя на основании положений закона и условий договора бербоут-чартера.

Особенностью бербоут-чартера является обязанность фрахтователя укомплектовать экипаж судна. При этом он должен учитывать требования национального законодательства в отношении гражданства членов экипажа. Чартер без экипажа и с экипажем — это, по сути, один тип договора, различия между ними незначительны, а их правовая природа абсолютно одинакова — передача судна во владение фрахтователя на определенный период.

Процесс фрахтования судна включает в себя ряд шагов, которые объединяют судовладельцев и фрахтователей для облегчения перевозки грузов или пассажиров по всему миру. Этот процесс имеет важное значение для мировой судоходной отрасли и международной торговли. Ниже приведен обзор ключевых этапов процесса фрахтования судна:

**Определение требований:** Фрахтователь начинает с определения своих конкретных потребностей в перевозке, таких как тип и объем груза, предпочтительный размер и технические характеристики судна, порты погрузки и разгрузки, а также желаемый график транспортировки.

**Привлечение судового брокера:** Фрахтователь может нанять судового брокера, профессионального посредника, обладающего опытом работы на рынке морских перевозок и связями с судовладельцами. Судовой брокер помогает фрахтователю ориентироваться в процессе фрахтования и договариваться о выгодных условиях с судовладельцами.

**Анализ рынка и поиск судна:** Судовой брокер или фрахтователь проводит маркетинговые исследования и анализ с целью сбора информации о ставках фрахта, наличии судов и тенденциях рынка. Затем они ищут подходящие суда, соответствующие требованиям фрахтователя, связываясь с судовладельцами, у которых есть суда, доступные для чартера.

**Переговоры о фрахтования:** Как только найдено подходящее судно, судовой брокер или фрахтователь согласовывает условия фрахтования с судовладельцем. Это может включать в себя ставку фрахта, время простоя (время, отведенное на погрузку и разгрузку груза), простой (штрафы за превышение времени простоя), условия оплаты и другие соответствующие положения.

**Соглашение о чартере:** После достижения соглашения об условиях чартера судовой брокер или фрахтователь составляет проект соглашения о чартере, которое является юридическим контрактом, в котором излагаются права и обязанности обеих сторон. Этот документ содержит подробную информацию о судне, грузе, маршруте, продолжительности и других существенных условиях. Этот документ содержит подробную информацию о судне, грузе, маршруте, продолжительности и других существенных условиях. Обе стороны рассматривают, обсуждают и в конечном итоге подписывают соглашение.

**Подготовка к рейсу:** Перед началом рейса обе стороны должны подготовиться к перевозке груза. Судовладелец гарантирует, что судно пригодно к плаванию, соответствует всем правилам и готово к приему груза. Фрахтователь организует транспортировку груза в порт погрузки и получает все необходимые разрешения или документацию.

**Погрузка и транспортировка:** Судно прибывает в порт погрузки, и груз загружается на судно в соответствии с условиями, изложенными в соглашении с чarterной стороной. Как только груз благополучно погружен, судно отправляется к месту назначения.

**Выгрузка и оплата:** По прибытии в порт выгрузки груз выгружается, и все проверки или документация, требуемые местными властями, завершаются. Фрахтователь оплачивает судовладельцу стоимость фрахта и любые другие сборы, указанные в соглашении о фрахтования.

**Услуги после регистрации:** После завершения рейса судовой брокер или фрахтователь может предоставлять услуги после регистрации, такие как мониторинг работы судна, обеспечение своевременных платежей и разрешение любых споров, которые могут возникнуть между сторонами.

**Процесс фрахтования судов:** является сложной и неотъемлемой частью мировой судоходной отрасли, требующей сотрудничества и координации между фрахтователями, судовладельцами и судовыми брокерами для обеспечения эффективной и рентабельной перевозки грузов и пассажиров.

Подводя итог, стоит сказать, что природа фрахтового договора довольно сложна и неоднозначна. Сегодня есть три вида чартеров со своими особенностями. Повышение эффективности услуг в сфере международных грузоперевозок морским транспортом, возможно, достичь через упрощение условий перевозки. Это можно сделать с помощью унификации правовых норм, улучшения законодательства и регулирования положений фрахтового контракта, который играет ключевую роль в морских перевозках.

#### **Приставки к библиографическому списку:**

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 28.02.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 21.05.2023)

2. Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 1 апреля 2010 года № Ф03-1799/2010. [https://www.nalog.gov.ru/rn79/apply\\_fts/pretrial/judicial\\_decisions/4344970/?ysclid=lpriiuzs6559679575](https://www.nalog.gov.ru/rn79/apply_fts/pretrial/judicial_decisions/4344970/?ysclid=lpriiuzs6559679575)
3. Макарова А. Л. Международное морское право: вопросы теории и практики. Москва: Юстицинформ, 2019. 360 с.
4. Янковский А. В. Международное морское право: учебник. Москва: Проспект, 2019. 400 с.

**Для цитирования:** Ибрагимов И.Р.О., Щербаков Е.С. Правовые аспекты разработки и эксплуатации безэкипажных судов / Научный рук. В.Г. Беляков, к.ю.н., доцент, доцент кафедры «Международного и морского права» ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адм. С.О. Макарова» // Океанский менеджмент. 2023. № 4(22). С. 38-41.

**Ибрагимов И.Р.О.**,  
студент 4 курса бакалавриата,  
кафедра Международного и морского права,  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

**Щербаков Е.С.**,  
студент 4 курса бакалавриата,  
кафедра Международного и морского права,  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

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

## ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РАЗРАБОТКИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗЭКИПАЖНЫХ СУДОВ

**Аннотация.** В последние годы в высоком темпе идёт развитие системы автономных (безэкипажных) судов. Как это часто бывает, технический сегмент вопроса обгоняет имеющийся объём правового регулирования соответствующих правоотношений, оставляя ряд вопросах в, так называемой, «серой зоне». По последним данным, Кодекс по автономным судам (МАНС) будет принят в обязательном формате лишь к 2028 году. Тем не менее, фактическое использование автономных судов идёт уже несколько лет.

**Ключевые слова:** автономные суда, безэкипажные суда, МАНС, Кодекс МАНС, ИМО.

### MAIN PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF THE DEVELOPMENT AND OPERATION OF UNCREWED VESSELS

**Abstract.** In recent years, the autonomous ship system has been developing at a rapid pace. As often happens, the technical segment of the issue overtakes the existing scope of legal regulation of the relevant legal relations, leaving a number of issues in a “gray zone”. According to the latest data, the Code on Autonomous Vessels (MASS) will be adopted in a mandatory format only by 2028. However, the actual use of autonomous ships has been underway for several years.

**Key words:** autonomous ships, unmanned ships, MASS, MASS Code, IMO.

Система автономных (безэкипажных судов) – это будущее морского флота множества развитых морских держав. Тем не менее, вопрос о переходе на использование автономных судов носит комплексный и неоднозначный характер, ведь морское судоходство – это опаснейшая отрасль, где до последнего времени были важны грамотные кадры и качественный человеческий контроль.

Безэкипажное судно в общем смысле – это морское судно или судно внутреннего плавания, которое работает в автоматическом или полуавтоматическом режиме, с частичным использованием экипажа или же без него вовсе.[6] В законодательстве определение безэкипажных судов в основополагающих конвенциях не встречается, но ИМО (Международная морская организация) на очередной 98-ой сессии предложило использовать аббревиатуру «МАНС» – морские автономные надводные суда. Также ИМО на данной сессии внесло вопросы безэкипажного судоходства в круг актуальных проблем, изучаемых организацией. На 101-й сессии Комитет безопасности на море ИМО в июне 2019 года принял «Временное руководство по испытаниям морских автономных надводных судов». Также ИМО разделила МАНС на: суда с автоматизированными процессами; дистанционно управляемые суда с экипажем и без экипажа; полностью автономные суда.

Использование безэкипажных судов исходит из необходимости совершенствования системы безопасности судоходства через снижение общего количества аварий. Основной причиной аварий по-прежнему остаётся именно человеческий фактор, роль которого можно снизить до минимума с внедрением в мировое судоходство безэкипажных судов. Внедрение такой системы снизит затраты государств и судовладельцев на подготовку членов экипажа, оснащение условий для команды на судне, затраты на оплату услуг членов экипажа, а также иные эксплуатационные расходы. [5] Например, судно станет легче за счёт отсутствия необходимых исключительно для экипажа элементов обеспечения жизнедеятельности, снизится потребление топлива. Таким образом, с экономической точки зрения внедрение системы БЭС может считаться выгодным для мирового сообщества.

На деле испытание автономных судов в последние годы проходят в водах всего мира. Лидерами в данном направлении являются Россия, США, Англия и Норвегия. В России, например, ещё в 2020 году компанией «Кронштадт» была запущена тестовая акватория е-Навигации «Эрмитаж», которая задействована как на морских пространствах, так и на внутренних водных путях. По словам

руководителя проекта Марата Исмагилова, единственная в России акватория e-Навигации предназначена для повышения безопасности судоходства в Российской Федерации, модернизации системы контроля судоходства и передачи данных. Главная задача акватории – снижение нагрузки на членов экипажа путём цифровизации процесса управления судном, что поможет постепенно перейти к использованию системы безэкипажных судов. [7]

Успехи во внедрении системы безэкипажных судов в мировое судоходство наблюдаются и у иностранных судостроителей. Так в 2018 году английский концерн Rolls-Royce провёл испытания переделанного под автономный режим 53,8-метрового парома типа «Falco». Также во внимание можно взять успешные испытания норвежских компаний YARA и Kongsberg Gruppen, в ходе которых был протестирован полностью автономный электрический контейнеровоз Yara Birkeland.

Несмотря на определённые успехи конкретных компаний, следует учитывать тот факт, что испытания автономных судов пока что проводятся практически в идеальных для этого условиях – недалеко от берега, с бесперебойной системой связи, в хорошую погоду, без других судов рядом и т.д. С правовой точки зрения на данный момент использование безэкипажных судов не в целях эксперимента, а для перевозки грузов или пассажиров запрещено, ведь это противоречит требованиям конвенций СОЛАС-74, МПСС-72, ПДНВ-78 и иных важнейших международных конвенций. Тем не менее, ИМО, государства и частные организации сейчас активно занимаются внедрением в судоходство системы МАНС, о чём говорит возможность использования в судоходстве судов с экипажем, но с автоматизированными механизмами. Фактически МАНС являются предметом, так называемого, «серого правового регулирования», именно в связи с этим необходимо выделить основные проблемы правового регулирования разработки и эксплуатации безэкипажных судов.

Прежде всего, проблемой является неопределенность в понятии безэкипажных судов. Несмотря на унификацию ИМО термина «МАНС» на 98-й сессии в 2017 году правоприменители относят к морским автономным надводным судам слишком широкий круг объектов. Связано это, прежде всего, с отсутствием унифицированной нормы в отношении понятия судна в международном праве в принципе, что даёт возможность отнесения к судам большого количества объектов, в том числе и БНПА (беспилотных надводных и подводных аппаратов), которые используются, в основном, в военных целях. Также интересен и тот факт, что правовое регулирование БНПА в международном праве до сих пор носит весьма дискуссионный характер. [4] Такие аппараты не совсем правильно относить к категории судов, ведь фактически это катер-камикадзе, не предназначенный для перевозки чего-либо или кого-либо, на нём невозможно разместить экипаж, он не соответствует требованиям международных конвенций к конструкции и регистрации судна. Фактически такие «водные дроны» можно считать компонентом вооружения или военным кораблём, а не видом безэкипажных гражданских судов. Особенно показателен тот факт, что БНПА в последние годы используются, в основном, в военных целях. Например, громким случаем является атака БНПА 24.05.2023 российского военного корабля «Иван Хурс» в водах Босфора.

Во-вторых, важной проблемой правового регулирования МАНС является несоответствие концепции использования системы безэкипажных судов основным правовым принципам судоходства в целом. Так, например, большинство норм в Конвенции МПСС-72 отсылают к использованию для предотвращения столкновения судов человеческого фактора, а именно «визуальных, слуховых и разговорных способностей человека» (Правило 5 и правило 7). [1] Также о необходимости обязательного укомплектования квалифицированного экипажа судна в должном количестве говорит и правило 13 главы 5 Конвенции СОЛАС-74. [2]

Особо остро стоит проблема спасания на море, ведь с введением большого количества автономных судов спасение на море значительно затрудняется. Конвенции 1979 и 1989 года прямо возлагают обязанность по спасению человеческой жизни на море на капитанов морских судов, а статья 270 УК РФ вообще возлагает на капитана уголовную ответственность за бездействие в таких случаях. При этом неясен вопрос об обязанностях и ответственность «внешнего капитана» автономного судна, и практическая возможность организации процесса спасания посредством МАНС.

Также стоит упомянуть, в случае необходимости, и юридически сложные процессы пересмотра практически всех основополагающих международных конвенций в области морского права, в том числе и Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, процесс внесения поправок в которую весьма сложен. Для внедрения системы автономных судов важно будет совместными усилиями всего мирового сообщества провести масштабную реформу международного морского законодательства, при этом важна заинтересованность большого количества стран.

Важной проблемой в рассматриваемой отрасли также может выступать вопрос правовой ответственности в случае аварии, когда самостоятельное принятие решений МАНС, оснащёнными искусственным интеллектом, позволит, возможно, создать основания рассматривать последние в качестве в качестве самостоятельного субъекта правоотношений.

Согласно последним новостям, на 107 сессии ИМО были установлены сроки создания и введение в силу важнейшего нормативного акта в области автономных надводных судов – Кодекса МАНС, который планируется ввести в виде рекомендательного документа в 2025 году и в виде обязательного в 2028 году. ИМО с 2017 года практически на каждой своей очередной сессии уделяет

особое внимание вопросу модернизации правового регулирования морских автономных надводных судов: создаются рабочие группы, заслушиваются новые предложения, намечаются векторы развития и многое другое. Одним из важнейших актов ИМО по данному вопросу является «Временное руководство по испытаниям морских автономных надводных судов» 2019 года.

Также в связи с намеченными сроками введения кодекса МАНС в силу некоторые страны начали постепенно подводить своё законодательство к данному событию. Россия как одна из ведущих морских держав не могла остаться в стороне. 1 марта 2024 года в силу вступает Федеральный закон от 10.07.2023 N 294-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", который впервые упорядочивает понятийный аппарат и вносит общие нормы об автономных судах в российское законодательство. Так изменения вносятся в КТМ РФ, а также в ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне», в ФЗ «О транспортной безопасности» и ФЗ «О морских портах». Впервые в российское законодательство вносится понятие автономного и полуавтономного судна; устанавливаются нормы в отношении идентификации таких судов и судовых документов МАНС; для автономных судов устанавливается необходимость в наличии внешнего экипажа; во множество статьей КТМ РФ вносятся нормы в отношении автономных и полуавтономных судов, а также иные нормы, предусмотренные данным законом.[3]

Несмотря на успехи Российской Федерации в области правового регулирования разработки и эксплуатации МАНС, на данном этапе развития рассматриваемой отрасли необходимо добиться не стремительного развития норм, а их унификации на международном уровне. Связано это с необходимостью того, чтобы законодательства развитых морских держав максимально соответствовали положениям друг друга с целью практического развития отрасли. Так возможно будет проводить испытания новых судов на международном уровне, не нарушая национальных норм о МАНС, а также не расходиться в трактовке понятия и признаков таких судов. Важно, чтобы уже на этом этапе через унификацию норм на международном уровне страны привели своё морское законодательство по МАНС максимально схожие состояния.

На практике государства и коммерческие компании уже сейчас активно используют автономные суда различных типов, а особенно активно – надводные и подводные аппараты. В связи с актуальностью вопроса и требованием времени, а также для улучшения работы ИМО по созданию Кодекса МАНС уже на данном этапе предлагается унифицировать ряд некоторых понятий и категорий. ИМО через совместную работу комитетов предлагается на внеочередной сессии вынести вопрос об унификации норм, касающихся морских автономных надводных судов, для обсуждения стоит пригласить представителей наиболее успевающих в разработке автономных судов стран (Англия, США, Норвегия, Россия).

В ходе переговоров стоит:

- 1) унифицировать понятие безэкипажного судна, исключив возможность приравнивания к ним БНПА;
- 2) определить пределы использования автономных судов для экспериментов, исключив возможность проведения испытаний на оживлённых морских путях и без оповещения об этом прибрежного государства;
- 3) определить ряд норм, которые стоит изменить в основополагающих конвенциях (СОЛАС-74, МПСС-72, ПДНВ-78 и иных конвенциях) перед вступлением Кодекса МАНС в силу;
- 4) более детально определить порядок консультаций по вопросам постепенного введения Кодекса МАНС в силу, уделив внимание работе делегаций наиболее развитых в вопросе судостроения автономных судов стран;
- 5) в деятельность рабочей группы по МАНС включить ряд наиболее передовых судостроителей-проектировщиков автономных судов для технических консультаций;
- 6) рекомендовать странам подготовить своё законодательство к введению кодекса МАНС в силу на основе унифицированных положений.

Вопросы, решённые на внеочередной сессии и требующие юридического оформления, стоит вывести в виде Резолюции ИМО «Об унификации норм, касающихся МАНС и требующихся для содействия в создании Кодекса МАНС». Вопрос возможно решить на ближайшей сессии ИМО.

В заключении следует сказать, что развитие системы безэкипажных судов идёт в очень высоком темпе как с технической, так и с правовой стороны. Тем не менее, техническое развитие судов опережает степень правового регулирования, оставляя вопрос в, так называемой, «серой зоне». В связи с этим ещё перед введением кодекса МАНС в силу в виде обязательного документа в 2028 году важно унифицировать ряд важнейших норм, касающихся основ разработки и эксплуатации автономных и полуавтономных судов.

#### *Приятейший библиографический список*

1. Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1901005> (Дата обращения: 29.09.2023).
2. Международная конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) (Лондон, 1 ноября 1974 года) (с изменениями и дополнениями) // СПС «Гарант»
3. Федеральный закон от 10.07.2023 N 294-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" // СПС «КонсультантПлюс»

4. Беляков В. Г. К вопросу о правовом статусе морских автономных аппаратов // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2021. №1 (35). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-pravovom-statuse-morskikh-avtonomnyh-apparatov> (дата обращения: 29.09.2023). – С. 62-67
5. Кондратьев А. И., Попов А. Н. О необходимости внедрения беспилотных судов в торговый флот России // Трансп. дело России. 2016. № 6. – С. 138-140
6. Кириллова М.А., Рожко А.И. Перспективы развития безэкипажных судов в Российской Федерации // Вестник АГТУ. Серия: Морская техника и технология. 2020. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-bezekipazhnyh-sudov-v-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения: 29.09.2023). – С. 16-22
7. «Кронштадт» создал тестовую акваторию e-Навигации. URL: <https://portnews.ru/news/304186/> (Дата обращения: 29.09.2023)



**Для цитирования:** Малышева А.А., Федосеева М.Н. Особенности страхования скоропортящихся грузов на морском транспорте в условиях санкций / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры «Международного и морского права» ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2023. № 4(22). С. 42-44.

**Малышева А.А.,**  
студент 4 курса бакалавриата,  
кафедра Международного и морского права,  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

**Федосеева М.Н.,**  
студент 4 курса бакалавриата,  
кафедра Международного и морского права,  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

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

## ОСОБЕННОСТИ СТРАХОВАНИЯ СКОРОПОРТИЩИХСЯ ГРУЗОВ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

**Аннотация.** На долю скоропортящихся товаров и грузов, требующих соблюдения установленного температурно-влажностного режима, в общем объеме ежемесячных перевозок по России приходится почти 15%. В международном сегменте это порядка 8%. В междугороднем и областном – около 25%. Иными словами, объем товаров, доставляемых морским транспортом с рефрижераторным оборудованием, достаточно большой. К этому надо добавить, что их потери в среднем из расчета за год перевозок колеблются на уровне 5–15% в зависимости от региона. Почти в 20% случаев гибель или повреждения части груза, перевозимого с рефрижераторной установкой, спровоцирована именно нарушениями работы такой установки. Во избежание непредвиденных выплат, транспортной компании выгодно разместить на страховование не только стандартные риски (ДТП, пожар, погодные явления), но и рефрижераторный.

**Ключевые слова:** перевозки, страхование, скоропортищийся товар, рефрижераторный риск.

### FEATURES OF INSURANCE OF PERISHABLE GOODS BY SEA TRANSPORT UNDER THE CONDITIONS OF SANCTIONS

**Abstract.** The share of perishable goods and cargo requiring compliance with the established temperature and humidity regime in the total volume of monthly transportation in Russia accounts for almost 15%. In the international segment, this is about 8%. In intercity and regional – about 25%. In other words, the volume of goods delivered by cars with refrigerated equipment is quite large. It should be added to this that their losses on average per year of transportation fluctuate at the level of 5–15%, depending on the region. In almost 20% of cases of death or damage to a part of the cargo transported with a refrigerated installation, it is caused by violations of the operation of such an installation. In order to avoid unforeseen payments, it is advantageous for the transport company to place on insurance not only standard risks (accident, fire, weather events), but also refrigerated.

**Keywords:** transportation, insurance, perishable goods, refrigerator risk.

Известно, что данный риск относится к ограниченной группе рейсов – перевозкам рефрижераторами. Важно отметить, что страхование рефрижератора – это не комплексная защита для такой доставки. Она предполагает выплату только в случаях, когда груз пострадал в результате:

- перебоев в работе холодильного оборудования;
- несанкционированного отключения рефрижераторной установки;
- выхода из строя холодильника (в том числе, в результате аварии, если у водителя не было возможности оперативно устранить проблему с режимом);
- сбоя настроек рефрижератора и т. д.<sup>1</sup>

Другими словами, услуга по страхованию рассчитана на все случаи, когда ущерб спровоцирован именно оборудованием (его перенастройками без ведома водителя, работой, отключениями).

Страхование рефрижераторного риска – это опция, а не самостоятельный страховской продукт. То есть она может использоваться только как расширение к уже существующей программе страховки ответственности экспедитора или грузоперевозчика.

Следует отметить, что, если компания, осуществляющая экспедицию с привлечением нескольких подрядчиков, на одном из этапов привлекает собственный транспорт с холодильной установкой, ей нужно заключить 2 полиса. Во-первых, страхование экспедитора, во-вторых, – перевозчика. Иначе после выплаты заказчику по договору страховки ответственности за экспедицию страховщик обратится за компенсацией к страхователю как к перевозчику, коим тот на определенном участке пути и являлся.

<sup>1</sup> Захарова Н.А., Бевзюк Е.А., Кабанцева Н.Г., Ларионова В.А., Слесарев С.А. Комментарий к Закону РФ от 27 ноября 1992 г. N 4015-1 "Об организации страхового дела в Российской Федерации" (постатейный) // СПС КонсультантПлюс. 2014.

Для подключения рефрижераторного риска в общую страховую программу, как правило, достаточно просто отметить его в списке дополнительных рисков. Это несколько увеличит итоговую страховую премию, но защитит логистический бизнес от серьезных потерь.

Еще один важный вопрос касается условий, которые должны быть соблюдены для подключения рефрижераторного риска в принципе. Они устанавливаются каждой страховой организацией и могут отличаться. Но в целом это довольно простой набор правил.

Так, для страхования рефрижераторной перевозки (риска повреждения или гибели груза по причине выхода из строя специального оборудования или сбоев в его работе), необходимо:

- Чтобы груз изначально был в состоянии (на стадии готовности), которое позволит ему выдержать перевозку на установленное расстояние в течение заданного времени, если с холодильной установкой ничего не случится. Здесь учитывается не только состояние скоропортящейся продукции, но и план ее перегрузок. Он должен учитывать все погрузочно-разгрузочные работы (в том смысле, что груз должен их выдержать).

- Транспортные средства, оборудованные рефрижераторами, должны регулярно проходить технический осмотр и обслуживание. Перед каждым очередным рейсом перевозчик должен проводить проверку работоспособности холодильной установки. Если страхователь не предоставит подтверждений, что такая проверка проводилась, страховая защита может не сработать.

- Сама установка (рефрижератор) тоже должна проходить осмотры и проверки. Для страхования рефрижераторного риска он обязательно должен быть оборудован самописцем и подключаться к бортовой сети автомобиля.

- Некоторые страховщики принимают рефрижераторный риск на страхование только при условии, что оборудованные холодильниками машины окажутся по документам не старше 5–7 лет. Требования к возрасту установки тоже могут иметь место (обычно максимальный возраст, в котором рефрижератор можно застраховать, составляет 5–10 лет<sup>1</sup>).

Поскольку автомобили с охлаждающей техникой должны оснащаться хорошей изоляцией внутреннего отсека, страховые компании обычно по умолчанию считают, что в течение 24 часов после отключения холодильника груз должен оставаться в сохранности. Потому страховая защита де-факто начинает действовать только при условии, что фактическая остановка (или смена режима работы в результате диверсии) оборудования имела место более чем на сутки до порчи. Если водитель сможет доставить товар раньше (или у него появится возможность перегрузить продукцию в другой рефрижератор/холодильник на складе), инцидент не будет рассматриваться, как страховой.

Еще одно очень специфическое условие касается времени наступления страхового случая. В страховании находящегося в холодильных камерах имущества есть понятие беспрестензионного периода. Его еще называют франшизой в период ожидания. Обычно этот период устанавливается в диапазоне от 12 до 36 часов.

Суть беспрестензионного периода состоит в следующем:

- страховщик вправе потребовать установления времени, в течение которого товар при поломке холодильника будет сохранять свойства;
- по страхованию имущества в рефрижераторах и холодильных установках возмещение ущерба, наступившего во время беспрестензионного периода, СК не производит;
- есть свои исключения: если в период ожидания товар потерял качества в результате проникновения в камеру хладагента, заморозки, присутствия в зоне хранения испорченных ранее продуктов, – убыток возмещается всегда.

Размер франшизы в период ожидания может устанавливаться по согласованию со страховщиком. То же касается классической франшизы – она в страховании скоропортящегося имущества тоже используется. Применение двух видов франшиз позволяет снизить цену полиса.

Следует отметить, что рефрижераторный риск в некоторых страховых компаниях страхуется как опция, только если в машинах страхователя установлено специальное телематическое оборудование. Как правило, это датчик температуры, но в некоторых случаях требуется также устройство контроля давления, опрокидывания, вибрации.

На основании данных, полученных с помощью такой техники, страховщик в итоге будет принимать решение о выплате. С ней он сможет понять, произошла ли авария в пути или во время остановки, есть ли в ней доля вины водителя, насколько оперативно он реагировал на смену температурно-влажностного режима в грузовом отсеке, правильно ли изначально были заданы настройки и т. д.

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

1. Комментарий к Закону РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (постстатейный) / Захарова Н.А., Бевзюк Е.А., Кабанцева Н.Г., Ларионова В.А., Слесарев С.А. // СПС КонсультантПлюс.

<sup>1</sup> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постстатейный) / И.И. Баринова, Л.М. Егоров, Г.Г. Иванов и др.; под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спартак, 2000. С.434.

2. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный) / И.И. Баринова, Л.М. Егоров, Г.Г. Иванов и др.; под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2000. 734 с.
3. Левушкин А.Н., Кузьмина И.К. Исполнение договора морского страхования в сфере эксплуатации транспорта при перевозке груза в России и Великобритании // Транспортное право. 2022. № 4. С. 68 - 75.

