



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

**ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ**

Выпуск 1(4) 2019

Научно-практический журнал

Санкт-Петербург

Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

Выходит с 2017 года (издается ежеквартально)

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

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

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

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: journal@oceanlaw.ru

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

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

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

Заместитель главного редактора - **ГРЕВЦОВ ОЛЕГ ВАЛЬТЕРОВИЧ**, кандидат юридических наук, доцент кафедры «Международного и морского права» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

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

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

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

Емельянов Сергей Николаевич, к.и.н., доцент кафедры Международного и морского права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

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

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Макагон А.В. Основные концепции, коллизии и правовые основания международного режима Арктики...	4
Николаева Е.В. Правовые меры по выявлению и предотвращению киберпреступлений в рамках защиты транспортной сети РФ.....	10
Шаульский В.С. Современная проблематика общеправовых начал международного частного права.....	14
Протопопова П.О. Всемирная торговая организация и иностранные инвестиции.....	16

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Борисова А.С. Международно-правовые стандарты в сфере охраны морской среды от загрязнения как результат правотворческой деятельности Международной морской организации.....	19
Зайцева А.И. Некоторые вопросы применения водного кодекса в отношении загрязнений акватории Финского залива сточными и льяльными водами.....	22
Копылова Е.Г. Правовое регулирование эксплуатации маломерных судов.....	25
Коченова К.И. Особенности морского страхования в районе пиратства на примере Восточной Африки.....	28
Маковская А.С. Некоторые вопросы правового регулирования морского круизного туризма в России.....	30
Никонорова М.А. Особенности правового регулирования лоцманской проводки судов по керченскому проливу (порт Керчь).....	34
Поздеева А.Ю. Некоторые вопросы, касающиеся международно-правового регулирования, исследования и использования космического пространства.....	40
Сторожева К.В. Правовое регулирование перевозки углеводородного сырья морским транспортом в высоких широтах.....	42

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Гревцов О. В., Скаримова М. А. Понятие и сущность национальной морской политики.....	46
Чернушкин И.А. Сравнительный анализ российского и норвежского законодательств в регулировании отношений арктического туризма.....	53
Информация для авторов.....	56

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Макагон А.В.

Курсант 3 курса ФНиС, ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

**ОСНОВНЫЕ КОНЦЕПЦИИ, КОЛЛИЗИИ И ПРАВОВЫЕ ОСНОВАНИЯ
МЕЖДУНАРОДНОГО РЕЖИМА АРКТИКИ**

Аннотация: Определение международно-правового статуса и режима арктического континентального шельфа является острой современной проблемой. Специального международного договора, определяющего правовой статус Арктики, в настоящее время не существует. Современное правовое регулирование режима Арктики осуществляется на международно-правовом и национально-правовом уровнях. В некоторых случаях имеются коллизии между международными двусторонними и многосторонними договорами по вопросам, касающимся делимитации сопредельных морских пространств. Вопрос изучения проводимой государствами и международными организациями политики в Арктике, а также критическая оценка существующего национального законодательства являются важными шагами к пониманию перспектив развития и освоения человечеством полярных территорий.

Ключевые слова: Арктика, Северный Ледовитый океан, Канада, Россия, США, двусторонние международные договоры.

**BASIC CONCEPTS, CONFLICTS AND LEGAL GROUNDS OF THE
INTERNATIONAL REGIME OF THE ARCTIC**

Summary: The determination of the international legal status and regime of the Arctic continental shelf is an acute contemporary problem. A special international agreement on the legal status of the Arctic does not currently exist. Modern legal regulation of the Arctic regime is carried out at the international legal and national legal levels. In some cases, there are conflicts between international bilateral and multilateral treaties on matters relating to the delimitation of adjacent maritime spaces. The question of studying the policies conducted by states and international organizations in the Arctic, as well as a critical assessment of the existing national legislation, are important steps towards understanding the development and development of human polar regions.

Keywords: Arctic, the Arctic Ocean, Canada, Russia, USA, bilateral international treaties.

Анализ современного состояния проблемы. Арктический регион является непригодным для проживания человека, но постоянно привлекает к себе внимание мировой общественности по причине того, что обладает огромными запасами углеводородов и удобным воздушным и морским маршрутам. Кроме того, Арктика обладает очень важным военно-стратегическим и транспортным значением.

За последние 150 лет не так много территорий служило «яблоком раздора» для подавляющего количества развитых стран, но Арктический регион по праву можно внести в этот список. На данный момент в регионе установлен свой особый правовой режим, обладающий своей спецификой и определяющий во многом современный вектор развития региона, в том числе и роль в мировой политике. Последнее время политика заинтересованных государств в Арктическом регионе различна. И это не частный случай, а общая тенденция, вызванная как различными правовыми нормами в регионе, так и историческим контекстом взаимоотношений акторов. Сейчас в Арктике происходит столкновение национальных и групповых интересов, обостряются споры о принадлежности арктических зон, повышается военная активность. На данном фоне адекватными выглядят действия России по усилению своего военного влияния в данном регионе.

В то же время с экономико-правовой точки зрения Российское законодательство на данный момент не позволяет национальным компаниям в полной мере реализовывать свой потенциал по разработке арктических месторождений. Вопрос изучения проводимой государствами и международными организациями политики в Арктике, а также критическая оценка существующего национального законодательства являются важными шагами к пониманию перспектив развития и освоения человечеством полярных территорий. Результаты исследования помогут лучше понять процессы связанные с осуществлением политики в Арктическом регионе и имеют не малую значимость для международных отношений в целом.

Проблема межгосударственного размежевания арктических пространств, возникшая еще в 20-30-х годах XX столетия, до сих пор остается предметом споров и столкновений интересов не только арктических государств (Дании, Канады, Норвегии, России, США), но и целого ряда других стран. Причиной тому в первую очередь послужили тенденции развития мирового топливно-энергетического комплекса, истощение месторождений углеводородного сырья на Евразийском континенте, открытие гигантских месторождений в шельфовой зоне Арктики. Расширение в условиях научно-технического прогресса технологических возможностей добычи

природных ресурсов в столь суровых климатических условиях, беспрецедентные темпы таяния арктических льдов привели к значительному изменению представлений о значимости арктического региона. Растущее осознание значения континентального шельфа Арктики для будущего нефтяной и газовой промышленности в преддверии активизации деятельности заинтересованных государств в арктическом регионе остро поставило проблему не только в научно-техническом, но и в правовом плане.

Остройшей современной проблемой является определение международно-правового статуса и режима арктического континентального шельфа. Дело в том, что специального международного договора, определяющего правовой статус Арктики, в настоящее время не существует. Правовой режим Арктики регулируется нормами общего международного права, национальным законодательством арктических государств и двусторонними международными соглашениями.

В условиях отсутствия общепризнанного международно-правового режима арктических морских пространств значительное число стран, опираясь на различные правовые концепции, требуют пересмотра сложившегося в Арктике *status quo*. С принятием Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. эта тенденция получила новый импульс [4].

В настоящее время в доктрине международного права и правительственных кругах арктических государств доминируют три концепции — полярных секторов, интернационализации и концепция, сложившаяся на основе общего правового режима морских пространств в рамках Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (так называемая конвенциональная теория) [5].

Исторически первой концепцией, используемой прибрежными государствами для обоснования своих территориальных притязаний в арктическом регионе, считается теория «полярных секторов» («принцип секторов»). Суть данной теории, именуемой ныне как традиционная, состоит в том, что для территориального размежевания Арктики прибрежными странами используется так называемый «полярный сектор», представляющий собой треугольник, основанием которого является прилегающее к Северному Ледовитому океану побережье государства, боковыми его сторонами служат меридианы, идущие от крайних точек побережья государства, а вершиной — Северный полюс. В соответствии с концепцией «полярных секторов» каждое из пяти приарктических государств имеет суверенные права на разведку и разработку природных ресурсов прилегающего к нему континентального шельфа на всем его протяжении, в том числе и за пределами 200 морских миль. С точки зрения сторонников этой теории, приоритетным основанием прав арктических государств на акваторию, дно и недра арктического сектора являются обычные нормы международного права как результат практики деления арктического региона на сектора по меридианным линиям.

Первой страной, юридически заявившей о своих правах на «полярный сектор» на законодательном уровне, положившей начало применению секторального принципа, стала Канада. Секторальный принцип официально был выдвинут правительством Канады в 1904 г., когда на опубликованных департаментом внутренних дел картах приполярные районы между географическими меридианами 60° в.д. и 141° з.д. стали обозначаться как «владения» этого государства, причем указанные границы простирались до самого Северного полюса. В 1925 г. правительство Канады приняло Закон о северных территориях, закрепивший канадский арктический сектор. Согласно Закону 1925 г. прилежащие к континентальной части Канады полярные земли и острова, а также ее арктическая материковая территория объявлялись запретными для осуществления там любой деятельности иностранными государствами и их гражданами без особого на то разрешения со стороны канадских властей.

Официально границы российского «полярного сектора» в Арктике были определены Постановлением Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза СССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» [18, С.116]. В соответствии с постановлением земли и острова, расположенные к северу от побережья Союза ССР до Северного полюса, были объявлены территорией Союза ССР. Со стороны трех других приарктических государств — США, Дании и Норвегии никаких официальных заявлений об установлении ими полярных секторов, прилегающих к их территории, не последовало. Однако, несмотря на отсутствие официальных заявлений со стороны США, считается, что фактически после приобретения ими Аляски сложился американский сектор, одной стороной которого является линия, определенная русско-американским Договором об уступке Аляски 1867 г. (по линии меридиана 14Г з.д.), а другой, со стороны Канады, — линия, установленная русско-английской Конвенцией 1825 г., заключенной еще во времена, когда Канада была доминионом Великобритании. В порядке соответствующего господствующего обычая «молчаливых соглашений», установились пределы секторов США, Канады, Дании, Норвегии, которые были обозначены на карте Арктики в итальянском атласе «Туринг-Клуб», изданной в 1936 г. Теория «полярных секторов» в том или ином объеме получила поддержку в научных кругах, включая и юристов США.

С начала 20-х годов прошлого столетия предметом научных дискуссий стала теория «интернационализации арктического региона», выдвинутая в противовес теории «полярных секторов» США и рядом западных стран, рассматривавших Арктику как сферу своих важнейших стратегических интересов. Первоначально в качестве правовой модели была предложена теория «международного владения» - «множественного кондоминиума», в соответствии с которой приполярные области в целях использования их естественных богатств должны находиться в международном владении и в международном управлении всех держав или международных организаций. Исходя из теории «множественного кондоминиума», известный французский юрист П. Фошиль предложил режим с разделением полярных областей на несколько секторов (европейский, американский, азиатский) и соответствующим коллективным (по материкам) их использованием. В дополнение к этой теории немецкий автор Э. Гейльборн считал возможным привлечь к деятельности на Полярном круге Лигу Наций.

Для установления соответствующего режима сторонниками теории «множественного кондоминиума» неоднократно предлагалось проведение международной конференции [11, С.18]. Подобная инициатива относительно недавно вновь прозвучала со стороны зарубежных политиков. 9 октября 2008 г. Европейский парламент принял резолюцию по арктическому управлению, содержащую обращение к Европейской комиссии относительно необходимости начала межгосударственных переговоров с целью принятия международного договора по защите Арктики по примеру Договора об Антарктике, который охватывал бы, как минимум, центральную часть Северного Ледовитого океана. «Фактически Арктику предлагается рассматривать, - резонно замечает П.А. Гудев, - как некий кондоминиум, т.е. всеобщее владение» [8, С.55].

Разновидностью теории «интернационализации арктического региона» явилась позиция зарубежных политических и научных кругов (Ф. Лоуренс, Р. Хиггинс), предложивших распространить на водные арктические пространства универсальные нормы, определяющие режим открытого моря, как «общего наследия человечества», что практически означало бы свободный доступ в Арктику любого государства, заинтересованного в эксплуатации ее ресурсов [2, С.28].

Третья разновидность рассматриваемой теории предлагает интернационализировать Арктику за пределами 200-мильной исключительной экономической зоны.

С принятием Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в международно-правовой доктрине появилась конвенциональная теория. Суть её состоит в том, что за правовую основу международного статуса и режима арктического континентального шельфа принимается Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., которая согласно п. 8 ст. 76 предусматривает, что для расширения юридических границ континентального шельфа, в геологическом смысле простирающегося за пределы 200 морских миль, прибрежному государству надлежит обратиться с заявкой в Комиссию по границам континентального шельфа (далее - Комиссия). Сторонники этой концепции, признав морские пространства Арктики сферой действия Конвенции 1982 г., приняв ее в качестве правовой основы международного статуса и режима полярных районов, допускают установление за пределами национальной юрисдикции режима открытого моря.

Установление общепризнанного международного режима морских пространств арктического региона в известной степени тормозится неоднозначностью доктринальных подходов к определению правовых основ территориального размежевания этого региона. В работах отечественных юристов-международников неоднократно предпринимались попытки аргументировать преимущества той или иной концепции с учетом национальных интересов России, в основном фокусируя внимание на теории «полярных секторов» как максимально отвечающей интересам нашей страны.

Анализ современных публикаций, посвященных концептуальным основам размежевания арктических полярных территорий, позволяет сделать вывод, что основной акцент в них приходится на исследование теории «полярных секторов». Целый ряд авторов (С.А. Гуреев, Г.М. Мелков, В.Н. Кулебякин, Е.С. Молодцова, И.С. Жудро и др.) полагают, что основой прав приарктических государств на прилежащий сектор (включая и пространства за пределами 200 морских миль) служат обычные нормы международного права. «Утверждать иное, — констатирует проф. А.Н. Вылегжанин, - означает не только вредить национальным интересам России, но и раскачивать правовую стабильность в Арктике, базирующуюся именно на обычном международном праве» [4].

Исходя из обычно-правового статуса Арктики, проф. Г.М. Мелков со своей стороны отмечает, что основой его служит не Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., а договоры и иные правовые акты России, начиная с русско-английской Конвенции 1825 г. и русско-американской Конвенции 1867 г. [12, С.120]

Столь же категоричен в своих суждениях проф. С.А. Гуреев, считающий, что в условиях сложившейся секторальной практики обращение России с заявкой в Комиссию по границам континентального шельфа с намерением доказать, что хребет Ломоносова и поднятие Менделеева имеют континентальную природу происхождения и представляют собой естественное

продолжение Российского приарктического побережья, покрытого водами океана, с точки зрения стратегических интересов России в Арктике является «ошибочным»[4].

Член Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве РФ И.С. Жудро также констатирует, что актуальная проблема разграничения арктического шельфа с соблюдением интересов Российской Федерации может быть решена только на основе исторически сложившегося, «сформированного вековой практикой обычая разграничивать полярные пространства по меридианным линиям, т.е. на секторы»[9,С.8].

Основные расхождения при определении международно-правового режима Арктики, таким образом, связаны с различным практически обозначенным концептуальным подходом к проблеме, в то время как, по мнению научных оппонентов, «секторальное (меридианное) разграничение прав на полярные владения России... - это данность; это часть действующего международного права»[4]. Рассмотрим, что же служит основанием для столь категоричных утверждений.

Как правило, подавляющее большинство отечественных авторов при обосновании территориального размежевания в Арктике по существу рассматривают теорию «полярных секторов» как аксиому, хотя сама по себе эта позиция представляется нам более чем спорной. В качестве исходного тезиса традиционно утверждается, что особый секторальный режим Арктики сложился «исторически вследствие практики арктических государств», которая «в течение столетий... признавалась в качестве правовой нормы»[5]. В обоснование своей позиции сторонники этой теории приводят два основных аргумента. В качестве одного из них используется ссылка на национальное законодательство Канады (Закон о северных территориях 1925 г.) и России (Постановление Президиума ЦИК СССР 1926 г.), юридически закрепившее свои притязания на территорию в границах, установленных ими прилежащих полярных секторов - Арктической зоны Российской Федерации и Канадской Арктики.

Второй аргумент, который обычно приводят последователи «секторальной теории» в качестве доказательства исторически сложившегося между арктическими государствами обычая использования именно меридианного метода, связан с анализом договорной практики — двусторонних соглашений об установлении границ в Арктике, в том числе российско-английской Конвенции 1825 г. и российско-американской Конвенции 1867 г. В результате доктринального толкования ученые сходятся во мнении, что в этих договорах «отражены» обычные нормы международного права. Разделяющий данную позицию проф. Ю.Г. Барсегов, характеризуя разграничительную линию между Россией и США, констатирует: «Договор 1867 г. признал в качестве линии разграничения владений двух стран меридиан, служащий боковой границей сектора» [1, с.24].

В том же ключе рассматривается и новейший международный договор — Соглашение между СССР и США о линии разграничения морских пространств 1990 г., тем более что определяемые в Соглашении координаты» разграничительной (меридианной) линии морских пространств между СССР и США на востоке и северо-востоке Арктической зоны Российской Федерации совпадают с границей русско-американской Конвенции 1867 г. Единственное расхождение касается критерия определения ее протяженности[5].

Итак, возникает вопрос: достаточно ли приводимых аргументов для утверждения, что практика секторального размежевания (включая и континентальный шельф) в Арктике сложилась исторически и признается в качестве международно-правового обычая. Теория «полярных секторов» уже не раз служила предметом критики в правовой науке со стороны как отечественных, так и зарубежных ученых. При интерпретации правовых основ размежевания полярных территорий нередко утверждается, что секторальная теория не имеет общепризнанного характера [6,С.409]. Высказываются категоричные суждения, что «противоречивость практики государств не позволяет говорить о сложившейся норме обычного международного права на основе секторальной теории» [18,С.380]. Мнение, согласно которому «территория Арктики поделена между США, Канадой, Данией, Норвегией и Россией на так называемые полярные сектора», признается ошибочным [3,13]. Наконец, само понятие «полярный сектор» признается сугубо доктринальным. Оно не употребляется ни в одном международно-правовом или национальном акте. Существующие секторы рассматриваются «как географические рамки, в которых суверенитет государства распространяется только на земли, острова и образования, открытые и могущие быть открытыми»[10,С.259].

С точки зрения английского юриста Я. Броунли, принцип секторов сам по себе не порождает территориального титула, а остается методом приблизительной делимитации. Канадский проф. Д. Фарэнд в противовес сторонникам секторального подхода также считает, что ни обычное, ни договорное право не дают правовых оснований для арктической секторальной концепции [7, С.48].

Возражая против нормоустанавливающего характера теории «полярных секторов», со своей стороны полагаем, что в арктическом регионе действительно сложился международно-правовой обычай, но имеющий иное содержание. На протяжении многовекового исторического

периода освоения Арктики приарктическими государствами сложился международно-правовой обычай признания исторического титула как правооснования преимущественных прав полярных государств в арктическом регионе, объем и содержание которых тем не менее сегодня требуют четкого уяснения и регламентации.

Как отметил Международный суд ООН в своем решении (1951 г.), содержащем базовую оценку значения в морском праве исторического титула (*historic title*), исторические правооснования «создаются в результате длительного и постоянного пользования» [17].

По мнению М.А.Гицу, начало становления реально сложившегося международно-правового обычая соотносится не с конвенциями 1825 и 1867 гг., а со значительно более ранним периодом. Россия официально заявляла свои права на северные земли и моря еще в XVI в., причем освоение Севера славянами началось с VI в. н.э. Московское правительство в XVI - XVII вв. в рамках своего внешнеполитического курса устанавливало режим мореплавания по Карскому морю для всех направлявшихся туда торговых судов. Царские указы 1616-1620 гг., Сенатский указ 1821 г. предусматривали ряд исключительных прав России в некоторых районах Арктики и предоставляли «право торговли, китовой и рыбной ловли... единственно российским подданным» [7, С.56].

Канадой издавна осуществлялось освоение Канадского Арктического архипелага. С XV в. начинают расширять свои владения за счет северных территорий Дания и Норвегия. Арктика вносила и вносит свой вклад в экономический потенциал всех арктических стран.

Учитывая многовековую практику освоения полярных районов арктическими странами, принимая во внимание их значительные капиталовложения в оборудование навигационных путей в арктических водах (Северный морской путь Российской Федерации, шхерный морской путь Индрелея Норвегии, Северо-Западный проход Канады), принимая в расчет особую значимость региона для экономики полярных стран, для жизнедеятельности коренных народов, для защиты хрупкого биологического равновесия региона, можно утверждать, что сложился международно-правовой обычай признания исторического титула как правооснования преимущественных прав полярных государств в арктическом регионе, реальность и значимость которых доказаны их длительным осуществлением. Как отмечает Д. Росвэл, вопросы борьбы с загрязнением, сохранением дикой природы, вопросы морского права, права коренных народов были предметом многосторонних дискуссий между странами арктического бассейна.

Данный обычай единодушно признаётся всеми государствами, имеющими арктический статус, а также другими членами международного сообщества. Признание особых прав полярных государств (целевая юрисдикция) является бесспорной доминантой универсального международного договора - Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (ее ратифицировали 159 стран и Европейский Союз). Согласно ст. 234 Конвенции прибрежные государства имеют право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжёлый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его. Попытки отрицания участниками Конвенции особых прав (целевой юрисдикции) арктических государств на морские пространства Арктики могут быть квалифицированы как эстоппель.

Исторический титул на приоритетные права на арктический регион арктических стран, включая Швецию, Исландию и Финляндию, их особая ответственность за экологическую безопасность в арктической зоне получают свое выражение в региональных международных и односторонних актах. В Илулиссатской декларации, принятой на Конференции по Северному Ледовитому океану в 2008 г., основной акцент был сделан на необходимость равноправного сотрудничества стран региона в решении его проблем. Конференция показала намерения сторон сотрудничать в рамках Международной морской организации с целью повышения безопасности морской навигации и предотвращения, снижения риска загрязнения Северного Ледовитого океана. В числе региональных договоренностей можно отметить, в частности, Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике от 15 мая 2013 г., Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике, заключенное 12 мая 2011 г., Соглашение о сохранении белых медведей 1973 г. и др. Особую роль в деле согласования региональной политики играет Арктический совет, региональная структура, созданная по инициативе Канады в 1996 г., куда в качестве постоянных членом входят все пять прибрежных государств, а также Финляндия, Исландия и Швеция. Постоянными членами в состав Совета приняты 17 других государств (Китай, Индия, Италия, Германия, Франция, Япония, Швейцария и др.) со статусом постоянных наблюдателей, что исключает право голоса и не допускает возможности оспаривать суверенитет и суверенные права пяти приарктических государств в Арктике.

В 2006 г. в связи с 10-й годовщиной Арктического совета была подписана Салехардская декларация, где сделан особый акцент на необходимость борьбы с загрязнением Арктики и высказана озабоченность в связи с процессом изменения климата в регионе [15, С.140].

Европейским парламентом, экологами Скандинавских стран была высказана даже идея заключения международного договора, аналогичного Договору об Антарктике, положения которого, среди прочего, запрещали бы добычу минерального сырья в Арктике [12, С.120]. По мнению М.А. Гицу, что для подобного рода предложений нет достаточных оснований [7, С.57]. Договор об Антарктике 1959 г. не может служить образцом для моделирования правового режима Арктики. Как справедливо отмечает П.А. Гудев, наличие принципиальных различий между двумя полярными регионами не позволяет отождествлять их между собой. Прежде всего, следует учитывать, что Антарктика представляет собой материк, окруженный океаном, а Арктика — это морской регион, окруженный континентами. Другое архиважное отличие, юридически значимый фактор, который нельзя не учитывать: в Арктике уже давно определены зоны суверенитета (внутренние воды, территориальное море, их дно и недра, а также воздушное пространство над ними) и юрисдикции (200-мильная исключительная экономическая зона, континентальный шельф) арктических государств. Существующие различия в Арктике касаются лишь определения внешних границ и разграничения континентального шельфа за пределами 200-мильной зоны от исходных линий [8, С.55]. Наконец, в Арктике сложился международно-правовой обычай, выражающийся в наличии преимущественных исторических прав, принадлежащих арктическим государствам, и прежде всего России как государства с наиболее протяженным побережьем и богатой плеядой мореплавателей-первооткрывателей, в силу которого именно странам, имеющим арктический статус, принадлежит право по определению режима арктического региона, отвечающего собственным национальным интересам, а также обеспечивающего глобальную экологическую безопасность.

Таким образом, опираясь на международный обычай, при частичном использовании конвенциональной теории можно обосновать особый правовой режим арктических вод и континентального шельфа за пределами национальной юрисдикции. Речь могла бы идти о режиме целевой юрисдикции, позволяющем принимать национальные законодательные акты в пределах арктической зоны, направленные на сохранение уникальных арктических биосистем, на поддержание экологической безопасности региона, защиту хрупкой окружающей среды.

В развитие конвенциональной концепции норвежские авторы К. Траавил и В. Остренг предложили за пределами 200-мильной исключительной экономической зоны в Арктике установить режим коллективной национальной юрисдикции прибрежных государств с целью обеспечить «экологическую безопасность» этого региона в целом при сохранении действия принципа свободы открытого моря. Третьи государства могут участвовать в разведке и разработке полезных ископаемых в этом районе только с разрешения арктических государств и при соблюдении введенного ими режима охраны окружающей арктической среды. Арктической «пятерке» может быть вручен мандат на управление деятельностью в регионе и на ее регулирование от имени всего человечества [13, С.149].

В многочисленных научных публикациях высказываются и другие предложения касательно международно-правового режима Арктики - континентальный шельф общего пользования, международный консорциум; всеобъемлющий режим рационального природопользования для всего региона, включая открытое море. Однако при всей множественности мнений, на наш взгляд, бесспорно одно: Арктика в силу сложившегося общепризнанного международно-правового обычая является объектом преимущественных прав арктических государств и, в отличие от Антарктики, не может рассматриваться как «общее наследие человечества». Концепция интернационализации фактически отрицает присущие арктическому региону географические, исторические и экологические особенности, из которых вытекают преимущественные права приарктических государств на рассматриваемый регион.

Выводы. Статус Арктики как одного из центров мировой геополитики обуславливает необходимость решения правовых вопросов, призванных обеспечить региону устойчивое развитие. Пространство Арктики не обладает единым международно-правовым статусом, включая территории с разными правовыми режимами (сухопутные области прибрежных арктических государств, омывающие их моря и проливы, воды Северного Ледовитого океана). На международном уровне правовые проблемы связаны с тем, что Арктический регион становится источником напряженности в связи с конкуренцией за доступ к его ресурсам. В Северной части Арктики находятся более 2/3 месторождений российского газа, 1/3 нефтяных залежей США и неоцененные минеральные запасы Канады.

В настоящее время предлагается два основных подхода по контролю дна Северного Ледовитого океана и его недр, первый из которых приравнивает Арктику к любому другому району Мирового океана и превращает её в один из многих объектов Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Второй подход исключает Арктику из сферы применения конвенции и делает упор на тот факт, что правовой режим Арктики, основу которого составляет национальное

законодательство арктических государств, сложился задолго до принятия Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Перспективным подходом к разрешению взаимных претензий стран друг к другу и гармонизации международных интересов в Арктике может выступить совместное управление ресурсами региона в связке с развитием международного права на владение ресурсами Арктики. Такой вариант представляется оптимальным в сравнении с принципом игры с нулевым исходом. Именно энергетический фактор, а не обострение региональных споров может стать катализатором регионального сотрудничества в Арктике.

Пристатейный библиографический список:

1. Арктика: интересы России и международные условия их реализации /авт. кол.: Ю.Г. Барсегов (рук. проекта), В.А. Корзун, И.М. Могилевкин (отв. ред.) и др. М.: Наука, 2002. 356 с.
2. Барсегов Ю.Г., Корзун В.А. Арктика: интересы России и международные условия их реализации// Правовая инициатива. 2017. № 2. С.28-35.
3. Бирюков П. Н. Международное право / П.Н. Бирюков. М.: Юрайт, 2015. 832 с.
4. Вылегжанин А.Н. Арктический шельф: последствия изменения в 1997 году международно-правовой позиции России. М., 2018 [Электронный ресурс] - Режим доступа: URL: <http://mgimo.ru/about/news/experts/arkticheskiy-shelf/>
5. Вылегжанин А.Н. К уточнению правового положения дна Северного Ледовитого океана. М., 2018 [Электронный ресурс] — Режим доступа: URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=58758>
6. Гетьман-Павлова И.В. Международное частное право / И.В. Гетьман-Павлова. М.: Эксмо, 2016. 512 с.
7. Гицу М.А. Международно-правовой режим Арктики (концептуальное противостояние) /М.А.Гицу, В. Д. Гицу // Государство и право. 2018. № 06. С. 45-58.
8. Гудев П.А. Арктика как «globalcommons»? // Пути к миру и безопасности. 2016. № 1(50). С. 55-56
9. Жудро И.С. Международно-правовой режим дна Северного Ледовитого океана. Проблемы разграничения // Вестник СПбУ. Сер. 14. 2014. № 4. С. 8-16
10. Колодкин А.Л. Мировой океан: Международно-правовой режим. Основные проблемы / А.Л.Колодкин, В.Н.Гуцуляк, Ю.В. Боброва. М.: Статут, 2007. 620 с.
11. Копылов М.Н. О правовом режиме Арктики // Правовая инициатива. 2013. № 12. С.18-22
12. Малеев Ю.Н. Континентальный шельф России в Арктике: управление и использование без борьбы // Международное право / International Law. 1(37) 2014. С. 120-128
13. Международное право: Учебник /Отв. ред. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. М.: Международные отношения, 2016. 520 с.
14. Международное публичное право: учебник / отв. ред. К.А. Бекашев. 5-е изд., перераб. и доп. - М.: Зерцало, 2008. – 745 с.
15. Международно-правовые основы недропользования: учеб. Пособие / Буник И.В., Вылегжанин А.Н., Вылегжанина Е.Е. и др.; отв. ред. Вылегжанин А.Н.; Моск. Гос. Ин-т междунар. отношений (ун-т) МИД России. М.: Норма, 2007. 527 с.
16. Мелков Г.М. К вопросу о статусе Печорского и Охотского морей // Московский журнал междунар. права. 2014. № 4. С. 44-48
17. Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С., Скаридова М.А. Полярное право. М.: Юстиция, 2017.
18. Соколова Е.Л. Институт исторических вод в современном международном праве. М., 2018 [Электронный ресурс] — Режим доступа: URL: http://mgimo.ru/files2/y12_2014/262261/sokolova_diss.pdf
19. Тункин Г.И. Теория международного права / Г.И.Тункин. М.: Зерцало, 2005. 416 с.

Николаева Е.В.

Студентка ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВЫЕ МЕРЫ ПО ВЫЯВЛЕНИЮ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ КИБЕРПРЕСТУПЛЕНИЙ В РАМКАХ ЗАЩИТЫ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ РФ

Аннотация: В то время как достижения в области информационных технологий повысили эффективность транспортной инфраструктуры, они также повлекли за собой появление рисков, связанных с киберсистемами. Цель исследования состоит в том, чтобы определить барьеры для создания условий кибербезопасности транспортной сети и повысить устойчивость транспортной инфраструктуры по отношению к кибератакам. Проблема отсутствия должной правовой защищенности от такого вида угроз сейчас как никогда актуальна. Во многом это связано с

пробелами в нормативно-правовой базе, неопределенностью формулировок, терминов, связанных с информационными технологиями, их недостатком, нехватка общего подхода по защите информации на электронных носителях, отсутствие единого подхода по вопросам судебного толкования и правоприменения имеющихся законов против киберпреступлений.

Ключевые слова: киберпреступление, транспортная инфраструктура, кибербезопасность, операторы, информационные технологии

LEGAL MEASURES OF IDENTIFICATION AND PREVENTION OF CYBERCRIME WITHIN THE FRAMEWORK OF RUSSIAN TRANSPORT NETWORK PROTECTION

Summary: While advances in information technology have improved the efficiency of the transport infrastructure in general, they also entailed certain risks associated with cyber-systems. The purpose of the study is to identify barriers that would be able to create cybersecurity conditions for the transport network, and to improve the stability of the transport infrastructure in relation to cyber attacks. The problem of the lack of proper legal protection from this type of threat is now more relevant than ever. Basically, that is due to the gaps, which occur in the legal framework, the ambiguity of wording, terms related to information technologies, their lack in general, as well as absence of a common approach regarding the protection of information that is stored in electronic devices, the lack of a unified approach in terms of judicial interpretation and enforcement of existing laws against cybercrime.

Keywords: cybercrime, transport infrastructure, cybersecurity, operators, IT information technology

«России предстоит выработать новые решения по предупреждению и пресечению правонарушений против граждан в цифровой среде – нужно создать правовые условия, чтобы повысить оперативность реагирования оперативных служб на такие угрозы» - В.В. Путин (06.07.2018 г.)[1]

Действующее российское законодательство не учитывает и минимального функционала компьютера, который позволяет завладеть учетными и персональными данными организаций, а также гражданских лиц.

Потребность в детализации правовых положений, выявление уязвимых зон в транспортной сфере с целью создания ряда норм, которые могли бы обезопасить эту сферу, все это - является первоначальным и наиболее важным этапом в создании мер по предотвращению киберпреступлений.

Положение о киберпреступлении или его концепция во многом определяется понятием данного противоправного деяния. Сама концепция или термин «кибербезопасность» не обладает большой популярностью, несмотря на то, что именно он по своему смыслу определяет классификацию и формирование нормативной базы или законов, которые в свою очередь должны защищать кибер-объекты от преступников. Термины, связанные с кибербезопасностью, не встречаются в Уголовном Кодексе РФ.

Казалось бы, киберпреступность давно стала проблемой мирового масштаба, хотя еще 10 лет назад большая часть вирусов и иных вредоносных программ использовались для осуществления одиночных актов компьютерного вандализма и антисоциального самовыражения. В настоящее время вредоносные программы изменились по своей структуре и, конечно, по целям. Теперь главной задачей злоумышленников стало не только написание подобных программ с целью незаконного получения денег, но и подрыв работы критических информационных систем государства, что автоматически предполагает вмешательство в транспортную сферу.

В современном мире понятия «кибербезопасности» и безопасности какой-либо сферы вроде экономической находятся в постоянной связи друг с другом, поскольку именно от первой составляющей будет во многом предопределяться защищенность того или иного сектора, к примеру, транспортного.

Относительно недавно кража денежных средств стала уходить на второй план, ввиду появления посягательств уже на государственные структуры и их информационные базы. Такие преступления не связаны напрямую с получением какой-либо финансовой выгоды, их, скорее, можно отнести к диверсионным деяниям, посягающих на саму основу функционирования системы государства - то есть критические информационной инфраструктуры РФ, а также ее объекты и субъекты.

Причиной распространения еще одного типа киберпреступления стало желание злоумышленников добиться выведения из строя и нарушения работы крупных транспортных сетей и банковских систем. Завладение контролем над ИТ-инфраструктурой такого рода структур позволяет киберпреступникам влиять на аспекты работы национальной транспортной системы и экономики государства. Отметим, что транспортная система также считается объектом критической инфраструктуры.

Среди киберпреступлений есть и те, которые нацелены на кражу компьютерных данных для дальнейшей продажи информации изначально закрытого типа. Авторы вредоносного ПО или программ зарабатывают на продаже личных данных пользователей.[2]

В настоящее время интернет-пространство активно используется не только для финансового мошенничества и простого хищения денег, теперь под угрозу попадают и персональные данные, контакты (электронная информация пользователей), материалы деловой переписки. Здесь основной задачей преступных лиц выступает шантаж. [3,с.299]

В последнее время пользователи все чаще сталкиваются с поддельными сайтами, имитирующими сайты РЖД РФ или, например, авиакомпаний РФ, такие как Аэрофлот, «Россия» и иные. Узвимые зоны такого типа еще больше усложняют процедуру установления ответственности за расхищение конфиденциальной информации и других данных, а также, конечно, незаконного снятия денежных средств. Проблема заключается в халатном отношении разработчиков сайтов, а также сервисов по вопросам информационной безопасности. Однако сложно сказать, каким образом и кого привлекать в случае потери, утечки ценной информации пользователей сайтов услуг транспортной сети, поскольку количество посреднических сайтов растет с каждым годом. Уследить за «зеркалами» (фишинг-сайтами) оригинальных сайтов крайне тяжело. Эксперты по работе с поисковыми системами рекомендуют проводить аудиты сайтов, буквально апробировать искусственные модели угрозы на сайтах, чтобы просчитывать возможные риски.[4]

Кибер-убытки могут быть связаны с нарушением данных о клиентах или хищением данных конфиденциального характера, ущербом, причиненным определенному имуществу или собственности, кражей (например, инциденты, вызванные компрометацией систем сигнализации), повреждениями информационных структур и их данных (например, взлома морских систем управления грузовыми перевозками), потерей дохода из-за намеренно вызванных сбоев работы информационной структуры, искажением, изменением сайта (его порчей) и кибер-вымогательством.

Кибер-атакующими могут быть хакеры, преступные организации и мошенники, лица, связанные со шпионажем, иные компании или организации, в чьи интересы входит незаконное вмешательство в транспортные инфраструктуры, террористы, инсайдеры и подрядчики.

С целью дальнейшего определения путей защиты транспортной киберинфраструктуры РФ необходимо выделить четыре основных уровня киберсистем, каждая из которых подвержена риску кибератаки.

Первый - это слой, связывающий кибер и физические предметы с помощью таких компонентов, как беспроводные датчики и GPS.

Второй - это сетевые системы, которые осуществляют передачу информацию (например, спутниковые сети и интернет-сеть мобильной связи).

Третий - это системы поддержки, такие как облачные хранилища и все, что связано с хостингом (место физического хранения файлов сайта, предоставление файлового хранилища на специально выделенном файл-сервере)

Четвертый - прикладной уровень, который связывает пользователей и физический мир с киберсистемами (например, интеллектуальная транспортная система (ИТС) и мониторинг состояния окружающей среды).

Стремясь расширить и улучшить сети общественного транспорта, недостаточно рассчитывать исключительно на традиционную меру простого увеличения физической инфраструктуры магистралей и железных дорог. Для нахождения подходящих решений здесь важны скорее технологические инновации, а реализация этого факта напрямую связана с ростом Интеллектуальных транспортных систем (ИТС).

Прежде чем определять, какие могут быть пути разрешения пробелов в действующем законодательстве, какие новые законы или положения нормативного характера следовало бы добавить с целью лучшей работы механизма критических инфраструктур РФ и некоторой стабильности, а также защищенности в сфере транспортной сети РФ, необходимо дать четкие и ясные определения терминов, явно недостающих в системе настоящего права РФ.

Некоторые понятия существующего законодательства о кибербезопасности также требуют уточнения. В связи с этим автор предлагает следующее:

1. Замена понятия «информационно-коммуникационная сеть» на «сеть Интернет».
2. Уточнение понятий «сайт в сети Интернет», «провайдер хостинга», «доменное имя».
3. Введение понятия «оператор интернет-услуг».
4. Введение понятия «сервисная компания».
5. Введение понятия «пользователь интернета».
6. Приведение в соответствие понятийного аппарата законов с новой редакцией ГК РФ.

В ряд федеральных законов, требуются внести новую терминологию, в частности в федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»; федеральный закон от 28 июля 2012 г. № 139-ФЗ «О внесении

изменений в Федеральный закон «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию» и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Федеральный закон от 9 февраля 2009 г. № 8-ФЗ «Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления»; закон РФ от 27 декабря 1991 г. № 2124-1 «О средствах массовой информации»; закон РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» ГК РФ. [5]

РФ требуется закон, который был направлен на защиту национальной безопасности, между тем, определение и положения которого включали бы сохранение территориальной целостности, социальной и экономической стабильности и общественного порядка в стране. Начать преобразования стоит с определенных сфер, выступающих наиболее уязвимыми по отношению к кибератакам или преступлениям такого типа. Таким образом, если будет защищена транспортная и экономическая сфера государства, то и процент киберпреступлений против критических инфраструктур страны будет значительно меньше. Следовательно, законодателю следует рассмотреть возможность принятия закона в отношении транспортных структур, предприятий и организаций содействующих или обслуживающих процессы материального обращения, перемещения грузов и пассажиров, а также иных элементов транспортной системы РФ, который оказался бы способным защищать их цифровую информацию, персональные данные и денежные средства как государства, так и его граждан. Зоной, требующей защиты, в настоящее время являются и интернет-системы, продукты, интернет ресурсы, сайты, принадлежащие к государственной транспортной системе РФ.

Области права, которые могут повлиять на бизнес операции в рамках транспортной структуры включают (общие положения):

- Требования к созданию систем для предотвращения утечки данных и их кражи, необходимо также наладить структуру сообщения и мгновенного реагирования на любые инциденты, имеющие своей целью подрыв кибербезопасности государства.

- Создание проекта или нормативного акта, состоящего из требований для проведения должной оценки кибербезопасности той или иной структуры (будь то коммерческое предприятие, некоммерческое предприятие или банк), осуществлять выполнение данных требований при попытке передачи личной информации или других «важных данных» или материалов, сгенерированных на территории РФ.

- Внесение ряда дополнительных, более строгих обязательств, касающихся операторов критической информационной инфраструктуры.

- Новые требования к созданию закрытых облачных сервисных платформ в пределах территории РФ, определение правил оказания данными сервисными платформами услуг, а также правил хранения информации о пользователях, которыми будут выступать граждане РФ. Такие условия должны применяться к официальным сайтам государственного типа, ведущих онлайн продажу билетов с предусмотренной страховкой, их бронирование, предоставляющих актуальное расписание и информацию о транспортной сети того или иного типа (например, РЖД) и на интернет ресурсах представительств государственных структур.

- Изменение требований к телекоммуникационным компаниям для использования лицензированных виртуальных частных сетей (VPN).

Закон о кибербезопасности РФ сфокусировался бы на определенном потоке цифровой информации, которая бы создавалась в рамках РФ. Это бы позволило уделить особое внимание обеспечению защиты конфиденциальной информации и другим важным данным, которые бы собирались в России, что позволило бы стандартизировать сбор такой информации и определить границы ее использования государством.

В качестве примера можно привести Китай и Сингапур, которые выстраивали свою систему кибербезопасности десятилетиями и, как итог, теперь входят в список самых защищенных и наиболее подготовленных к кибератакам государств. Сегодня большая часть их нормативной базы не пополняется новыми законами, а просто подлежит регулярному обновлению: все также вводятся новые термины, определяются примечания к законам. Однако именно основа кибербезопасности данных государств определяется взаимосвязанными между собой и дополняющими друг друга НПА, основу которых составляют НПА, обеспечивающие кибербезопасность транспортной и финансовой сферы государства.

Возможно, РФ тоже следует положить начало процессу модернизации своего уголовного законодательства и созданию отдельной системы НПА, которые бы оказались в будущем фундаментом для защиты кибербезопасности транспортной инфраструктуры РФ.

Пристатейный библиографический список:

1. В.В. Путин о росте числа кибератак на российские ресурсы. Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/5352758>
2. Киберпреступность и закон <https://securelist.ru/kiberprestupnost-i-zakon-obzor-polo/1315/>

3. Keyser Mike The Council of Europe Convention on Cybercrime // Journal of Transnational Law and Policy, vol. 12 2(2003): 287-326, p. 299.
4. РИА Новости. Режим доступа: <https://ria.ru/society/20180717/1524760967.html>
5. Система Гарант. Режим доступа: <http://www.garant.ru>

Шаульский В.С.

Студент 4 курса ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

СОВРЕМЕННАЯ ПРОБЛЕМАТИКА ОБЩЕФИЛОСОФСКИХ НАЧАЛ МЕЖДУНАРОДНОГО ЧАСТНОГО ПРАВА

Аннотация: Размышляя о праве с позиции его философии, нередко отмечается «размытость» его понятий, оторванность его предмета от реальной, позитивной юриспруденции. Динамичность развития современного мира и его правовой реальности, диктует необходимость пересмотра и уточнения привычных категорий философии права, онтологического содержания отдельных принципов международного права.

Ключевые слова: философия права, международное частное право, принципы международного права.

MODERN PROBLEMS OF THE INTERNATIONAL PRIVATE LAW GENERAL PHILOSOPHIC BASICS

Summary: Reflecting on the right from the standpoint of its philosophy, often the «blurring» of its concepts, the isolation of its subject matter from real, positive jurisprudence. The dynamism of the development of the modern world and its legal reality dictates the need to revise and clarify the usual categories of legal philosophy, the ontological content of individual principles of international law.

Keywords: philosophy of law, international private law, principles of international law.

Как того требует любое стройное исследование в области философии, начинать всегда следует с понятия; именно на этом начальном этапе у многих ученых возникает ряд трудностей связанных, в первую очередь, с вопросом: каков объем и содержание понятия «философии международного права»?

Оригинальной выглядит идея представить философию международного права как раздел международно-правовой науки, это сразу снимет вопрос определения конкретного понятия. Куда проще выделять содержание предмета, если он представлен как отношение части к целому, относительно иного понятия. Тогда, объемом понятия философии международного права будут являться наиболее общие начала международно-правовой науки, а содержанием непосредственно выработанные принципы и доктринальные источники международного права (т.к. они, в свою очередь, всегда имеют своим основанием практическую философию). Проблема, с которой сталкивается подобная постановка вопроса, заключена в невозможности отграничить понятие принципов международного права, и философии международного права; выходит, что два разных общественных института охватывают одни и те же отношения одним и тем же образом. Для того чтобы показать, как общие начала международного права – его принципы – проистекают непосредственно из философии международного права, следует подойти к определению философии международного права не формально-логически, а диалектически.

С точки зрения диалектики, понятие являет собой бытие через которое является сущность. Иными словами, философия международного права должна предстать самостоятельной областью знаний, обособленной от международно-правовой науки, дабы вполне проявить наиболее характерные, особенные для нее черты.

Наряду с позитивной юриспруденцией (науке о реальном праве), следует выделять философскую юриспруденцию, частью которой логично представить философию международного права – подобное разделение диктуется современным развитием правовой науки в целом, поиске интегральных путей разрешения проблем общей теории права. Таким образом, философия международного права это отрасль философской юриспруденцией, что занимается разработкой наиболее общих начал международного права – принципов.

Именно в области принципов международного права, а именно в вопросе их актуальности, имеется целый спектр проблем к рассмотрению.

Новый онтологический смысл приобретает принцип *lex voluntatis*: вопрос о возможности автономии воли был поставлен ученым С. Харрисом несколько лет назад, и вызвал ряд серьезных дискуссий в кругах юристов, философов, теологов. Не стоит углубляться в проблематику смысла понятия вины или греха, чтобы понять остроту противоречия нового теоретического допущения об отсутствии свободы воли у индивида, с традиционным частно-правовым принципом закона автономии воли. Ученым-юристам следует обратить свое внимание на разработку концепта

презумпции свободы воли и ее вплетения в существующую юридическую технику. Сегодняшняя правовая доктрина, а именно относимое к частному праву и цивилистической технике ее понятие, оперирует таким конструктом как порок свободы воли, или порок свободы договора, что в данном случае тождественные понятия; однако в свете сомнений в действительном существовании свободы воли человека, вышеназванный конструкт в его настоящем виде становится бессодержательным.

Практической философией (наряду с этикой, философская юриспруденция бесспорно является практической философией, а в определенном спектре она есть прямое гносеологическое продолжение этики) должен решаться вопрос обоснования необходимости тех или иных социальных процессов, и если отбросить оценочные суждения относительности того или иного правопорядка, в международно-правовом смысле верховенство следует передать принципу *pari in parum imperium non habet*. Содержание данного принципа следует освободить от какой бы то ни было абстрактной справедливости, обозначение которой весьма затруднительно (если вообще возможно), а признать, что равенство субъектов международного права диктуется необходимостью комфортного сосуществования, ведения международной коммерческой деятельности. Так, философская юриспруденция, а именно философия международного права, раскрывает действительность и разумность социальных отношений в области взаимодействия субъектов международного права. Что из этого следует: какую бы этику не изобретала философия, именно философской юриспруденции следует утвердить прагматизм в качестве высшей формы этического. Насилие должно быть обосновано, выгода должна быть обоюдно – вот, принцип, прослеживающийся через все десятилетия существования постмодернистской доктрины международного права. Источником данного принципа можно считать не только Устав ООН, который прямым текстом указывает необходимость обоснованности насильственных актов в тех или иных случаях, но и сложившуюся мировую практику применения отдельными государствами собственных вооруженных сил на территории других стран, для получения политических, а в конечном счете экономических благ, за счет содействия насильственной смене власти, уничтожения объектов инфраструктуры и промышленности в тех или иных регионах.

Знаменитый принцип международного частного права - *pacta sunt servanda* – также является ярким примером прагматического отношения к справедливости, должному, необходимому. Зародившийся еще в античном мире, этот принцип окончательно сформировался и закрепился в доктрине лишь в относительно недавнее время: он отражен в Уставе ООН и в Венской конвенции о праве международных договоров (занятно: для подтверждения приверженности принципу о добросовестном соблюдении договора, требуется заключить отдельный договор по этому поводу – доверие государств заключавших подобное соглашение должно быть абсолютным, в противном случае, подобная договоренность ничего не стоила бы), и его соблюдение безусловно для участников гражданского оборота, т.к. в противном случае это разрушает само понятие правового поля, подвести под которое все на свете так тщается законодатели разных стран. Данный принцип означает в широком смысле мое индивидуальное согласие с неким общественным договором, согласно которому «игра по правилам» в равной степени выгодна как мне, так и моему контрагенту.

Разработку новых концептуальных решений теоретических задач правоправедения и действительного правотворчества, требуется поручить философской юриспруденции, самостоятельному, обособленному от философии права направлению, свободному от далеких понятий нравственного идеала или справедливости. Это новое направление должно основываясь на практическом опыте правоприменения, выявлять лакуны в праве, обосновывать необходимость заполнения тех или иных правовых пробелов, обращать внимание законодателя и правоприменителя на наиболее практическую сторону вопроса. Возможно, в лучших традициях кельзеновского учения о праве, удастся впервые выделить подлинно чистый, основанный на необходимости и разумности, способ конструирования правовых норм.

Пристатейный библиографический список:

1. Устав Организации Объединенных Наций (Принят в г. Сан-Франциско 26.06.1945)
2. Шугуров В. К вопросу о содержании понятия «философия международного права» // Философия права. 2010
3. Поляков А.В., Тимошина Е.В. Общая теория права / С.-Петербургский государственный университет. 2017
4. Харрис С. Свобода воли, которой не существует. Альпина Паблишер. 2015
5. Черниченко С.В. Теория международного права: В 2 т. Т. I: Современные теоретические проблемы международного права. М., 1999.

Протопопова П.О.

Студентка магистратуры,

Санкт-Петербургский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России)

ВСЕМИРНАЯ ТОРГОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ И ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

Аннотация: В статье рассматривается международное правовое регулирование иностранных инвестиций в рамках Всемирной торговой организации. Анализируются основные источники регулирования иностранных инвестиций.

Ключевые слова: Иностранные инвестиции, Всемирная торговая организация, международное правовое регулирование.

WORLD TRADE ORGANIZATION AND FOREIGN INVESTMENT

Annotation: The article discusses the international legal regulation of foreign investment in the framework of the World Trade Organization. Analyzed the main sources of regulation of foreign investment.

Keywords: Foreign investment, World Trade Organization, international legal regulation.

Прежде чем рассматривать иностранные инвестиции в рамках Всемирной торговой организации (ВТО), необходимо рассмотреть иностранные инвестиции в теории.

Существует два вида иностранных инвестиций: прямые иностранные инвестиции (ПИИ) и портфельные инвестиции. Прямые иностранные инвестиции (ПИИ) - это право собственности на производственные мощности в другой стране. Чтобы быть классифицированным как ПИИ, иностранный инвестор должен владеть не менее чем 10 процентами местной компании. Инвестиции могут быть в производство, сферу услуг, сельское хозяйство или другие сектора. Инвестирование может осуществляться как в создание чего-то нового, также и в приобретение (покупка существующей компании) или совместное предприятие (совместное владение с местной компанией).

В противном случае, если инвестор приобретает менее 10% акций иностранной компании, инвестиция классифицируется как портфельная инвестиция. Международное кредитование банков, фирм, правительств или частных лиц в одной стране банкам, фирмам, правительствам или частным лицам в другой стране также является портфельным инвестированием. Банковский депозит в другой стране также классифицируется как портфельные инвестиции.

Для того, чтобы получить представление о масштабах международных инвестиций, рассмотрим США в 2017 году. Чистые инвестиции в акционерный капитал, т.е. стоимость акций США, приобретенных иностранцами, за вычетом покупок иностранных акций гражданами и фирмами США, составили 28,3 миллиарда долларов. Другими словами, только в 2017 году на фондовый рынок США поступило 28,3 миллиарда долларов из-за рубежа. В течение того же года чистый объем прямых иностранных инвестиций в США составил -178,3 млрд долларов. Другими словами, компании США инвестировали в зарубежные страны на 178,3 млрд. Долларов больше, чем иностранные инвестировали в США.

Объем прямых иностранных инвестиций США за рубежом, то есть совокупная стоимость всех прямых иностранных инвестиций из США по всему миру за все годы, составил в 2017 году 4 499,9 млрд. долларов. Иными словами, общая стоимость производственных активов США в зарубежных странах, которые накопили за эти годы четыре с половиной триллиона долларов. Напротив, общая стоимость активов иностранных компаний в США составляла 3509,4 миллиарда долларов: примерно на 1 триллион долларов меньше, но все еще очень много.

Если посмотреть на объем прямых иностранных инвестиций в 2017 году, то в первую десятку получателей прямых иностранных инвестиций в этом порядке вошли США, Великобритания, Гонконг, Франция, Бельгия, Германия, Китай, Бразилия, Испания и Канада. В первую десятку международных инвесторов входят США, Великобритания, Германия, Франция, Гонконг, Швейцария, Япония, Бельгия, Нидерланды и Канада. Понятно, что большая часть международной инвестиционной деятельности находится между развитыми странами. Самый большой обмен инвестициями в мире происходит между США и Великобританией.

Сфера действия ВТО шире и включает услуги, сельское хозяйство и интеллектуальную собственность, а не только торговлю товарами.

Основные принципы ВТО сводятся к следующему:

Недискриминация.

Национальный режим предполагает одинаковое отношение как к иностранным, так и к национальным компаниям, и несправедливо отдавать предпочтение отечественным компаниям по сравнению с иностранными. В некоторых странах действует режим наибольшего

благоприятствования, но в рамках ВТО политика заключается в том, что ко всем странам следует относиться одинаково с точки зрения торговли.

Взаимность предполагает, что стороны пытаются предоставить одинаковые уступки друг другу. Принцип прозрачности представляет собой, что переговоры и процесс инвестирования должны быть честными и открытыми с правилами, равными для всех.

Специальный и дифференцированный подход.

Признание того, что развивающиеся страны могут требовать позитивной дискриминации из-за неравной исторической торговли.

Соглашение по инвестиционным мерам, связанным с торговлей (ТРИМС), Уругвайского раунда, напрямую связан с иностранными инвестициями. Однако он не является всеобъемлющим документом, поскольку он касается только определенных требований к производительности. [2, с. 34] Ранее была установлена ограниченная компетенция ГАТТ в вопросах иностранных инвестиций. Соглашение основано на мерах, связанных с инвестициями, которые вызывают «ограничение торговли и искажение последствий», тем самым осторожно устанавливая связь между иностранными инвестициями и международной торговлей товарами. ТРИМС ссылается на ГАТТ, заявляя, что «ни один из членов не должен применять какой-либо ТРИМС, который не соответствует положениям статьи III (о национальном обращении) и статье XI (о количественных ограничениях) ГАТТ».

Основная цель ТРИМС - запретить использование требований к производительности. Не все такие требования к производительности запрещены, только те, которые попадают в узкий фокус ограничения, обеспечиваемый связью между ТРИМС и старыми положениями ГАТТ. Маловероятно, что будет распространяться список запрещенных требований к производительности, поскольку развивающиеся страны выступают против такого расширения. [1, с.214] Среди экономистов развивающихся стран всё более распространенным становится мнение о том, что требования к эффективности способствуют экономическому развитию и фактически использовались развитыми государствами в прошлом. Они считают, что развивающимся странам не следует отказываться в преимуществах использования методов, которые развитые страны успешно использовали в прошлом. [3, с.155]

Существующие инструменты ВТО представляют собой частичные соображения по аспектам иностранных инвестиций. Различные совещания министров ВТО предложили рассмотреть возможность создания проекта всеобъемлющего документа в рамках ВТО. На совещании министров в Сингапуре в 1996 году была создана Рабочая группа по выявлению и установлению взаимосвязи между торговлей и инвестициями. На совещании министров в Дохе было указано, что следует учитывать аспекты развития проблемы и опыт других учреждений, в частности Комиссии по торговле и развитию (ЮНКТАД). В свете богатого опыта и дискуссий по договорам и инструментам, которые были проведены, могут возникнуть проблемы. Хотя инициатива по направлению совместных усилий для решения данного вопроса была отклонена из-за оппозиции развивающихся государств, ход разработки потенциального инструмента является конструктивным.

ВТО имеет существенно либерализационную миссию. В контексте ВТО трудно предусмотреть инструмент, который не имеет либерализации в качестве своей конечной цели. В этом смысле инструмент в конечном счете, если не сразу, должен предусматривать предварительное национальное обращение. Эта идея будет подчеркнута развитыми государствами, но не будет приемлемой для развивающихся государств. Это будет означать, что их процедуры проверки, основанные на мнении о том, что некоторые виды инвестиций являются снижением благосостояния и вредными для целей развития, не могут быть сохранены. [4, с.248-249] Экономический либерализм имеет тенденцию рассматривать все иностранные инвестиции как одно из преимуществ и постулировать сбалансированную позицию, связанную с их обращением и защитой, но это точка зрения, которая не находит положительный отзыв у развивающихся стран, которые имеют многолетний опыт в сфере иностранных инвестиций. Те, кто утверждает права на въезд в страну, указывают, что, как и в случае с ГАТС, может быть принят подход «снизу-вверх» с положительными списками секторов, открытых для въезда и других условий.

Однако это не является предпочтительным подходом для развивающихся стран, которые обычно используют прямо противоположный метод, а именно: отрицательные списки в своем инвестиционном законодательстве, что позволяет исключить сектора, которые хранятся у своих собственных граждан, и постепенно увеличивать объем иностранного участия в других. Доходный национальный режим используется только Соединенными Штатами и Канадой в их двусторонних инвестиционных договорах. Европейские государства их не используют. Маловероятно, что будет достигнуто соглашение по этому вопросу между самими развитыми государствами. Стандарт должен был быть исключен из Многостороннего соглашения об инвестициях ОЭСР. Развивающиеся государства будут сопротивляться их навязыванию. Мир еще не готов к такой идее.

Продолжающееся регулирование многонациональной корпорации после ее входа в принимающее государство для контроля своей деятельности воспринимается развивающимися странами как строгая необходимость. Приток средств, связанных с инвестициями, защита местного предпринимательства от конкуренции, использование местного управления и рабочей силы, экспорт продуктов и использование местного сырья - вот лишь некоторые из вопросов, которые государства-участники хотят контролировать. В свою очередь, это заставляет поднимать вопрос об эксплуатационных требованиях, что также было бы незаконным на том основании, что они нарушают национальные стандарты обработки. Регулирующий контроль также будет зависеть от того, что может возникнуть проблема в осуществлении контроля над иностранными инвестициями без осуществления контроля над местными инвестициями. Опять же, маловероятно, что национальный режим окажется приемлемым для развивающихся стран. Предложение о том, что исключения могут быть сделаны на основе потребностей в области развития, не будет приемлемым, поскольку такие исключения не могут быть исчерпывающими, а наиболее распространенные исключения не будут поддерживаться государствами, которые выступают на стороне национального режима на том основании, что неопределенность, присущая подобной идее, приводит к потере смысла в идее в целом.

Можно утверждать, что введение такого положения, как статья XX ГАТТ, может решить проблемы сохранения нормативной базы государства-хозяина. Это вряд ли произойдет. Неопределенности, связанные с толкованием статьи XX, проявились в содержании ГАТТ / ВТО. Предоставление не связанных с торговлей ценностей, таких как защита окружающей среды, национальная безопасность, поощрение прав человека и трудовых норм, будет выглядеть как подрыв прочности защитных и превентивных положений инвестиционного инструмента. Внедрение ГАТТ термина «обстоятельства» для обеспечения свободы действий в рамках схем регулирования также возможно, но регулирование рассматривается как право большинства стран, а не как исключение, где существуют «подобные обстоятельства». [5, с.233-235] Фраза «подобные обстоятельства» используется в более поздних версиях МАИ ОЭСР, предположительно, для разрешения вопроса дискриминации. К концу переговоров участники МАИ признали необходимость «сохранить необходимые возможности для недискриминационного регулирования.

Пристатейный библиографический список:

1. Фархутдинов И.З. Международное инвестиционное право и процесс. [Электронный ресурс] // И.Проспект – 2017. – с.213-215 – URL: <https://biblio-online.ru> (Дата обращения: 01.03.2019)
2. Burt E., Developing Countries and the Framework for Negotiations on Foreign Direct Investment in the World Trade Organization [Электронный ресурс] 1997. С.34-36 URL: <https://digitalcommons.wcl.american.edu> (Дата обращения: 01.03.2019)
3. Chang Ha-Joon, Kicking Away the Ladder: Development Strategy in Historical Perspective [Электронный ресурс] – 2005. – с.152-159 – URL: <https://royallib.com> (Дата обращения: 01.03.2019)
4. Koulen M., Foreign Investment in the WTO, in E. Niewenhuys and M. Brus (eds.), Multilateral Regulation of Investment [Электронный ресурс] –2001. – с. 245-250 – URL: <https://www.wto.org> (Дата обращения: 01.03.2019)
5. Wimmer A., The Impact of the General Agreement on Trade in Services on the OECD Multilateral Agreement on Investment [Электронный ресурс] – 1996. – с.231-237– URL: <http://www.oecd.org> (Дата обращения: 01.03.2019)



РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО**Борисова А.С.***Студентка АНО Высшего образования
«Санкт-Петербургская юридическая академия»***Алёшина А.В.,***к.ю.н., научный руководитель***МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ СТАНДАРТЫ В СФЕРЕ ОХРАНЫ
МОРСКОЙ СРЕДЫ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ КАК РЕЗУЛЬТАТ
ПРАВООТВОРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ**

Аннотация: В статье исследуется вопрос международно-правового регулирования отношений, связанных с процессом загрязнения морской среды. Приводится классификация международных конвенций исходя из их целей. Проведен анализ понятия «загрязнение морской среды», используемого в отечественном и международном праве, сделаны предложения по совершенствованию данного понятия. По результатам анализа основных конвенций, регулирующих сферу защиты окружающей среды от загрязнений, а также положений научной доктрины, автор приходит к выводу о роли международного регулирования данных правоотношений, а также о значимости деятельности Международной морской организации в этой области.

Ключевые слова: загрязнение морской среды, международно-правовые стандарты, Международная морская организация, экологическая безопасность

**INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF TRANSPORTATION OF
DANGEROUS FREIGHTS BY THE MARINE TRANSPORT**

Summary: In this article, the issue of international legal regulation of relations related to the process of marine pollution, is considered. Author gave the classification of international conventions which is based on their goals. In addition, author analysed the concept of «pollution of the marine environment», used in domestic and international law, made proposals to improve this concept. Relying on the analysis of the main conventions which regulate the sphere of environmental protection from pollution and the provisions of the scientific doctrine, the author came to the conclusion about the role of international regulation of these legal relations, as well as the importance of the International Maritime organization in this area.

Keywords: marine pollution, international legal standards, international Maritime organization (IMO), environmental safety

Каждый год морская среда подвергается колоссальному негативному воздействию со стороны человека. Этому способствуют весьма часто происходящие в мире такие инциденты, как аварии на танкерах, перевозящих нефть, незаконные выбросы отходов в открытое море, загрязнение морей от процесса судоходства и другие происшествия. Так, например, одна из последних катастроф, которую относят к одной из крупнейших именно в области загрязнения морской среды - это катастрофа, произошедшая 07 января в Восточно-Китайском море, которая считается крупнейшей после трагедии 2010 года на платформе Deepwater Horizon. Иранский нефтяной танкер «Sanchi» столкнулся с сухогрузом CF Crystal, который направлялся из Гонконга на расстоянии примерно 300 км от китайского побережья. После столкновения на танкере начался пожар, содержимое грузовых танков вылилось в море. Вышеописанное событие, является отличным примером того, что вопрос урегулирования обеспечения охраны морской среды от загрязнения имеет большое практическое значение.

Как отмечает А.Ю. Книжников, руководитель программы по экологической политике ТЭК WWF России, «...уроки этой аварии намного важнее и в первую очередь для нашей страны. В декабре прошлого года был запущен проект «Ямал СПГ» и скоро помимо сжиженного природного газа из порта Сабетта начнут вывозить конденсат. На протяжении всего прошлого года WWF России просил ознакомить заинтересованную общественность с планом ликвидации аварийных разливов конденсата, но до сих пор мы так и не получили от оператора проекта подтверждений что у них есть эффективные технологии и средства ликвидации разливов конденсата в ледовых условиях Арктики» [8]. Из чего можно сделать вывод, что в очередной раз для того, чтобы действительно начались действия, необходимые для предотвращения загрязнения морской среды, нужно, чтобы произошла катастрофа, которая нанесет не только урон морской среде, но и унесет за собой жизни людей.

Возвращаясь к вопросу об урегулированности перевозки опасных грузов, необходимо отметить следующее, 06 марта 1948 года ООН утвердило Конвенцию о создании Межправительственной морской консультативной организации, которая вступила в силу 17 марта 1958 года, позволив организации в полной мере приступить к практической части своей деятельности. На 9-й сессии в соответствии с Резолюцией А.358 (IX) Ассамблеи ИМКО от 22 мая 1982 г. её название было изменено на Международную морскую организацию (далее - ИМО). Членами данного специализированного учреждения ООН к настоящему моменту являются около 170 государств.

Генеральная ассамблея ООН на своей 56 сессии, в декабре 2001 года, выразила беспокойство по поводу ухудшающегося состояния морской среды, одной из главных причин данной обеспокоенности стала одна из крупнейших катастроф 2000 года, а именно разлив нефти в Бразилии. В воды бухты Гуанабара, на берегу которой расположен Рио-де-Жанейро, из трубопровода компании «Петробраз» попало свыше 1,3 миллиона литров нефти, что привело к крупнейшей за всю историю мегаполиса экологической катастрофе. Бразильские биологи сравнили масштабы экологического бедствия с последствиями войны в Персидском заливе. К счастью нефть удалось остановить. Часть сырья удалили с поверхности реки, часть разлилась по вырытым в экстренном порядке специальным отводным каналам. Оставшиеся же 80 тысяч галлонов из миллиона (4 млн. литров), попавших в водоем, рабочие вычерпывали вручную [9]. В связи с этим была принята резолюция, призывающая даже те государства, которые не являются участниками Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, присоединиться к ней, а в случае отрицательного ответа, согласовать своё национальное законодательство с положениями этой Конвенции.

В настоящее время, когда отголосок реализации данных предупредительных мероприятий достаточно ощутим, основным направлением научного и практического подхода к исследованию и использованию морей и океанов стало не только изучение, но и практическая реализация положений этой Конвенции. Хотя ещё сравнительно недавно нормы международного права по борьбе с загрязнением в основном сводились к регулированию предотвращения загрязнения рек. В настоящее время, как справедливо отмечают О.А. Жаркова В.Ф. Сидорченко, центр тяжести в вопросах международного контроля над загрязнением переместился с пресных вод на морскую среду [1, с. 726], хотя с данным фактом также можно поспорить, так как изначально принцип принятия конвенций основывался именно на защите морской среды, а также океанов, так как именно данная площадь относится к области международных правоотношений.

Вклад ИМО в регулирование вопроса перевозки опасных грузов морским транспортом, можно выделить в виде определенных групп Конвенций, в каждую из которых входят определенные международные нормативно-правовые акты, то есть можно выделить три основные подгруппы регулирования данного вопроса:

1. regulations of pollution prevention - Правила по предотвращению загрязнения.

К правилам по предотвращению загрязнения можно отнести следующие международно-правовые акты: Международная Конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года, Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года, Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года, Международный Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом 1983 года.

Одним из важнейших нормативных актов в вышеперечисленной группе является Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, которая имеет шесть приложений – дела, сделки, вопросы, связанные с нефтяным загрязнением, загрязнением химическими веществами, перевозимые наливом, вредные вещества в упаковке, сточные воды, мусор и загрязнение воздушной среды. Данная конвенция является основополагающей в регулировании вопроса по предотвращению загрязнения [2].

2. regulations of response - Правила ответа и реакции.

Ко второй группе актов относятся: Международная конвенция о вмешательстве в открытом море в случае загрязнения веществами иными, чем нефть 1969 года, Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979, Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990.

В вышеуказанной группе конвенции отдельного внимания требует Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года - международно-правовой акт, создающий международную систему поиска и спасания (САР) с целью обеспечить, чтобы независимо от района Мирового океана, в котором происходит авария, действия по поиску и спасанию терпящих бедствие людей координировались между расположенными в этом районе службами САР [3].

3. reaction and regulations of liability and compensation - Положения об ответственности и компенсации.

Чтобы справиться с последствиями различных инцидентов, ИМО был разработан целый ряд конвенций, регулирующих вопросы ответственности и установления режимов компенсации

жертвам загрязнения. В числе таких актов Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969, Протокол 1976 к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, Конвенция о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов, Протокол 1992 к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб, в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года.

Стоит обратить внимание на тот факт, что легальное определение загрязнения морской среды впервые было дано только в 1969 году объединенной Группой экспертов по научным аспектам загрязнения моря (ГЕСАМП). Под загрязнением морской среды стали понимать «введение человеком прямо или косвенно веществ или энергии в морскую среду, влекущее вредные последствия, сказывающиеся на состоянии природной среды, и представляющие опасность для здоровья людей» [5, с. 71].

Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, основополагающий Международный договор в сфере морского права, утвердила определение, основанное на предыдущей устоявшейся формулировке, предложенной ГЕСАМП, вместе с тем значительно расширив пределы дефиниции.

Так, в соответствии с данным документов, под загрязнением морской среды понимается привнесение человеком, прямо или косвенно, веществ или энергии в морскую среду, включая эстуарии, которое приводит или может привести к таким пагубным последствиям, как вред живым ресурсам и жизни в море, опасность для здоровья человека, создание помех для деятельности на море, в том числе для рыболовства и других правомерных видов использования моря, снижение качества используемой морской воды и ухудшение условий отдыха [6]. Другие международные конвенции, посвященные охране морской среды, в целом используют аналогичный подход к загрязнению морской среды или загрязнителям; в них учитывается не только наступивший вред, но и возможность его наступления.

Определения «загрязнения окружающей среды» в международном праве несколько отличаются от понятия, принятого в Российской Федерации.

В статье 252 УК РФ, предусматривающей ответственность за загрязнение морской среды, данное явление описано крайне сжато и не раскрыто полностью: в случае загрязнения из находящихся на суше источников законодатель не указывает конкретные способы совершения данного вида деяния, следовательно, оно может быть совершено любыми способами и включать все виды загрязнения. Однако в случае загрязнения морской среды из источников, находящихся непосредственно в морской среде, либо над ней, законодатель раскрывает признаки деяния путем описания способов его совершения, указывая при этом сброс и захоронение веществ и материалов (с нарушением правил), таким образом, исключая некоторые виды загрязнения, например энергией [7].

На наш взгляд, наиболее емкое и полное определение термина «загрязнение морской среды» дано в Конвенции по морскому праву 1982, так как в нем оно рассматривается не только как процесс, приводящий к негативным изменениям морской среды, но и как процесс, который создает угрозу наступления таких последствий.

По нашему мнению, для более полной защиты морской среды необходимо, чтобы понятие загрязнения включало все виды и способы, которыми оно может быть совершено, а не только самые распространенные, так как интенсивность освоения и использования морской среды растет и будет продолжать расти, поскольку увеличивающиеся быстрыми темпами население Земли все больше будет нуждаться в Океане как источнике минеральных и биологических богатств, альтернативной энергии, как транспортной системе, связывающей собой все части света. Таким образом, в недалеком будущем те виды и способы загрязнения морской среды, которые в настоящий момент еще не являются основными, могут развиваться до угрожающих масштабов.

Подводя итог, автор делает вывод, что обеспечение экологической безопасности возможно лишь при защите всех компонентов окружающей среды, и именно правовая охрана морской среды в настоящее время занимает одно из центральных мест в многообразной деятельности государств. Правовая природа проблемы защиты морской среды и всемирный характер правонарушений и преступлений в этой области объективно определяют приоритет международных норм и стандартов в указанной профильной сфере международно-правового регулирования.

Деятельность Международной морской организации, направленная на устранение пробелов и коллизий в вопросе урегулирования перевозки опасных грузов морским транспортом, весьма обширна. И на сегодняшний момент остро стоит вопрос не только об ужесточении контроля за соблюдением уже имеющих юридическую силу нормативных положений, а также о введении новых, отвечающих требованиям современной промышленности, правовых предписаний международно-правового характера.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года // Собрание законодательства Российской Федерации. № 48. 01.12.1997. Ст. 5493.
2. Международная Конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (САР-79) (Гамбург, 27 апреля 1979 года) // Сборник международных договоров СССР. М. 1990. вып XLIV. С.225-238.
3. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ) (Лондон, 2 ноября 1973 г.) (с изменениями и дополнениями) // СПС ГАРАНТ.
4. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) (Лондон, 1 ноября 1974 года) (с изменениями и дополнениями) // СПС ГАРАНТ.
5. Протокол 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года» (КГО/CLC) (Вместе со «Свидетельством о страховании или ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью») (Подписан в г. Лондоне 27.11.1992) // Собрание законодательства РФ. 12 апреля 2004 г. № 15. Ст. 1345.
6. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Заключена в г. Гамбурге 31.03.1978) (вместе со Статусом Конвенции Организации Объединенных наций о морской перевозке грузов 1978_ (Гамбург, 31 марта 1978 г.) // Консультант Плюс.
7. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ. 17.06.1996. № 25. ст. 2954.
8. Постановление Правительства РФ от 24 марта 2011 г. № 203 «О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней // Собрание законодательства Российской Федерации от 4 апреля 2011 г. № 14. Ст. 1928.
9. Морское право: Учебник. В 2 т. Т.1: Общая часть // отв. ред. О.А. Жаркова, В.Ф. Сидорченко. СПб: Изд. дом Санкт-Петербургского государственного университета, 2006 г. 726 с.
10. Белякович Е.В. К вопросу о действии правовых норм на территориях со смешанным правовым режимом // Ленинградский юридический журнал. 2008. № 4. С. 178-192.
11. Валиуллина К.Б. Международное морское право: международно-правовые проблемы защиты и сохранения морской среды // Ученые записки Казанского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2010. Т. 152. № 4. С. 66-75.
12. Перцева В. На грани катастрофы. Чему учит Россию гибель танкера в Восточно-Китайском море // Forbes [Электронный ресурс] URL: <https://www.forbes.ru/biznes/356285-na-grani-katastrofy-chemu-uchit-rossiyu-gibel-tankera-v-vostochno-kitayskom-more>.
13. Крупнейшие разливы нефти в истории человечества //Neftegas.ru [Электронный ресурс] URL: <https://neftegaz.ru/analysis/ecology/329375-krupneyshie-razlivy-nefti-v-istorii-chelovechestva/>.
14. Скаридов А.С. Морское право: Учебник. В 2 т. Т.1: Международное публичное морское право. М: ЮРАЙТ, 2017. 395 с.

Зайцева А. И.*студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова***Цветкова Ю.С.***Научный руководитель, Старший преподаватель
кафедры Международного и морского права ГУМРФ адмирала С.О. Макарова*

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРИМЕНЕНИЯ ВОДНОГО КОДЕКСА В ОТНОШЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЙ АКВАТОРИИ ФИНСКОГО ЗАЛИВА СТОЧНЫМИ И ЛЬЯЛЬНЫМИ ВОДАМИ

Аннотация: Представлен анализ потенциальных рисков загрязнения акватории Финского залива г. Санкт-Петербург в результате пассажирского судоходства в навигацию 2016 г., выполненный расчетным методом ФБУ «Балтийская дирекция по техническому обеспечению надзора на море». На основе данных, полученных в следствие проведенной экспертизы и информации, полученной от судоходных компаний - особое внимание уделено загрязнению сточными и льяльными водами.

Ключевые слова: охрана и использование водной среды; Водный кодекс; сточные воды; судоходство; Финский залив.

SOME ISSUES OF THE APPLICATION OF THE WATER CODE IN RELATION TO POLLUTION OF THE GULF OF FINLAND BY SEWAGE AND BILGE WATER

Summary: An analysis of the potential risks of pollution of the Gulf of Finland water area in St. Petersburg as a result of passenger navigation to navigation 2016 is presented, performed by the FBU Baltic Directorate for Technical Support for Maritime Surveillance using the calculation method. Based on the data obtained as a result of the expertise and information received from shipping companies, special attention is paid to pollution by sewage.

Key words: protection and use of the aquatic environment; Water Code; wastewater; shipping; The Gulf of Finland.

Охрана и использование водной среды в акватории Балтийского моря и Финского залива регулируется водным законодательством Российской Федерации, которое характеризуется сложной структурой и основывается на Конституции Российской Федерации и состоит из федеральных законов, иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

Составной частью водного законодательства являются международные договоры и конвенции в области использования и охраны вод, стороной которых является Российская Федерация (Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря; ХЕЛКОМ; МАРПОЛ и др.).

Хельсинскую конвенцию подписали семь стран, расположенных на побережье Балтийского моря. Этот документ содержит четыре направления действий: снижение эвтрофикации, решение проблем, связанных с морским судоходством, опасными веществами и биологическим разнообразием Балтики.

Согласно рекомендациям ХЕЛКОМ все прибрежные страны прекращают сбросы неочищенных стоков в Балтийское море. Россия не исключение. Однако заметных успехов в очистке бытовых стоков пока удалось достичь лишь Петербургу.

Но, несмотря на высокие показатели в очистке бытовых стоков, в последние годы интенсивное (одним из главных) судоходство стало главным источником загрязнения Финского залива.

Акватория Финского залива (восточная часть Балтийского моря, являющаяся конечным бассейном стока) испытывает возрастающее воздействие промышленными и бытовыми сточными водами Санкт-Петербурга и его пригородов и соответственно имеют высокие концентрации основных биогенных элементов (фосфор, азот, железо), тяжелых металлов, фенолов, пестицидов и др.

Особенно это актуально в последние годы, так как интенсивно строятся на берегах Финского залива такие портовые комплексы как: Нефтеналивной порт Приморск, порт Услуга, портовый комплекс Бронка, нефтеналивной терминал Лукойл-2 в г. Высоцке, строится в бухте Портовая завод сжиженных газов.

В своей статье я проанализировала работу только пассажирских судоходных компаний в г. Санкт-Петербург. Статистические материалы использовались ФБУ «Балтийская дирекция по техническому обеспечению надзора на море».

По результатам 2016 года производились запросы во все судоходные компании и компании, занимающиеся приемом и переработкой сточных и льяльных вод.

Сточные воды – это загрязненные различными производственными отходами воды, для удаления которых с территории населенных пунктов и предприятий промышленности оборудуются специальные канализационные системы.

Льяльные воды - это воды, загрязнённые нефтепродуктами.

Использовался расчетный метод, при котором учитывалась емкость цистерн, вместимость теплохода, количество пассажиров в одном рейсе и потенциальное количество использование слива воды в сточную цистерну.

Приведем пример на теплоходе «Москва» одной из судоходных компаний ООО «Нева Тревел Компани».

Учитывая вместимость данного теплохода, средний расчет - 60 человек. Рейс длится около 3х часов. Емкость сточной цистерны 1 тонна. Возьмем, к примеру, 10 человек, которые сольют около 5 литров воды в сточную цистерну. Таким образом, при суммировании получаем 9 тонн сточных вод теплоход накапливает за месяц, совершая только один рейс в сутки, учитывая, что в последнее время теплоходы совершают как минимум 3-4 рейса в сутки. То есть, за навигационный период накапливается - 30 тонн сточных вод.

Сточные воды, по всем требованиям Санэпидемстанции Санкт-Петербурга, хранятся не больше 6 дней, затем становятся токсичными бактериологичными и опасными. Таким образом, все пассажирские суда должны сдавать сточные воды не более чем через 6 дней (автономность судна). Таким образом, теплоход «Москва» 5 раз в месяц должен сдавать сточные воды.

Приведем еще один пример. В Финском заливе всего 16 судоходных компаний.

- Фактически за год они сдали 514,6 м³ сточных вод; 307,11 м³ льяльных вод.
- По расчету за год они сдали 1523,4 м³ сточных вод; 403,2 м³ льяльных вод.

То есть, получили доказательство того, что – 1008,8 м³ сточных вод и 96,09 м³ не санкционированно выброшено в Финский залив и не сдано в сточные сооружения. А река Нева является главным источником водоснабжения в Санкт-Петербурге.

В итоге, весь масштаб бедствия был доведен до всех судоходных компаний и компаний, осуществляющих деятельность по сбору, транспортировке и утилизации судовых отходов и бытового мусора с судов в данном регионе (ООО «Экологический флот», ООО «Эко-Нева», ООО «Контур СПб» и др.)

Также, осуществлялись контрольные рейды как минимум 3-4 раза в навигацию с проверкой судов, в связи с чем и были вновь выявлены нарушители, которые подвергались наложению санкций.

Судовладельцы во избежание расходов идут на такие нарушения, как снятие маховиков с опечатанных пломб, сливая сточные воды за борт, льяльные же сливают через бытовые насосы.

Таким образом, следует сделать вывод, что существует большое количество мероприятий, направленных на улучшение экологической ситуации (канализация, новые технологии очистки воды и др.), как на национальном уровне, так и на международном, но при этом, только увеличивается состав и разнообразие токсичных веществ.

Судовладельцам остается только увеличивать объемы цистерн либо закрывать уборные на теплоходах, чтоб избежать санкций, а государствам следует начать воплощать свои «Программы» в реальность.

Как сказал Виктор Терешкин на пресс-конференции «Экологическое состояние водных ресурсов Северо-Западного Федерального Округа»: - «Вот и получается – плывут пароходы, летят вертолеты, пишутся отчеты, возбуждаются дела, отмечаются трудовые победы, рапортуется об успехах. А «плоды» канализации без всякой очистки все так же текут по Охте и Неве в Финский залив, превращая его в бульон с клецками...».

Приложение 1

№	Компания	Плавсредства	Фактически сдано (м ³)		По расчету (м ³)		Приемщики отходов
1.	ООО «Нева Тревел Компани»	2-х палубные т/х «Людила»; «Москва 55»; «Москва 183»; «Москва 125»; «Москва 201»; «Москва 57»; «Нева 1»; «Нева 5». Метеоры – 171, 182, 184, 186, 190, 202; Чародейка (местимость до 50 чел.) Дюймовочка (местимость до 60 чел.); Кронверка (местимость до 60 чел.); Смоленка (местимость до 60 чел.) Разлив-2 (местимость до 60 чел.); Рощинка (местимость до 50 чел.); Вуокса; Грация; Русалочка (местимость до 40 чел.); Аргус-1 (местимость до 35 чел.); Кудесница (местимость до 30 чел.)	185	52	441	90	ООО «Эко-Нева» ООО «Контур СПб»
2.	ООО «Мелодия»	Метеор -214 (проект 342Э) Конструктор Алексеев» (проект 342Э) Восход 61 (проект 352) Восход 67 (проект 352) Москва 212 (проект Р51 ЭК\2) «Мелодия» (проект 82510) «Симфония» (проект 82510) «Нота» (проект 82510) «Соната» «Расподия» «Элегия»					
3.	ООО «Глория Клуб»	«Глория-12» (тип Москва)	11,5	6,5	30	3,6	ООО «Эко-Нева»
4.	ООО «Водоход»	9 Метеоров: 142; 143; 176;185;237; 238;247; 208; 209	49,7	46,7	54	32,4	ООО «Эко-Нева» ООО «Контур СПб»
ИТОГО			514,6	307,11	1523,4	403,2	
РАЗНИЦА			-1008,8	-96,09			

Пристатейный библиографический список:

1. Водный кодекс Российской Федерации от 03.06.2006 № 74-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2019)
2. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78) (с изменениями на 17 февраля 1978 года)
3. ХЕЛКОМ 1974г. - международная организация, которая совершает общий экологический менеджмент в Балтийском море.

Копылова Е.Г.

студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

Аннотация: В данной статье даётся понятие «маломерного судно», рассматриваются основные особенности изменения законодательства Российской Федерации в области регистрации и дальнейшей эксплуатации маломерных судов, а также проблематика и недоработки нормативно правовых актов по данному вопросу, соотношение с иностранным и международным законодательством.

Ключевые слова: маломерное судно, коммерческие и некоммерческие суда, регистрация маломерных судов, ГИМС, право на управление маломерным судном.

LEGAL REGULATION OF SMALL-CRAFT BOATS

Summary: In this article the term small-size craft is given, main features of the legislation change of RF in the area of registration and further operation of small-size craft discussed, also issues and deficiencies Regulatory legal instruments on these matters. relationship with foreign and international rules are discussed.

Keywords: small-craft boat, commercial and non – commercial shipping, registration of small – crafts boats, state inspectorate for small craft, national certificate for operator of small craft

Российская Федерация самое огромное государство в мире, эта страна обладает обширным количеством рек, озёр, водохранилищ, искусственных водоёмов и т. д. Наличие такого большого количества внутренне водных и морских путей способствовало бурному развитию маломерного судоходства. Примерно, на государственном учёте в настоящее время находятся более полутора миллиона маломерных судов и эта цифра постоянно растёт. Так по статистике Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России по городу Санкт-Петербург за последние три года гражданами было куплено свыше 2,5 тысяч гидроциклов и с начала 2018 года было проведено ГИМС совместно с другими структурными подразделениями 1 500 профилактических выездов, по результатам которых было выписано 556 постановлений об административных правонарушениях связанных с управлением маломерными судами. Именно поэтому необходимо чёткое регулирование вопроса эксплуатации данного вида транспорта, по вопросу которого не так давно произошли глобальные изменения в законодательстве.

25 мая 2012 года вступил в силу Федеральный закон Российской Федерации от 23 апреля 2012 г. № 36-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна»

Старое определение было очень громоздким и не давало чётких уточнений, под маломерным судном ранее понималось, самоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт (75 лошадиных сил) или с подвесным мотором (подвесными моторами) независимо от мощности, парусное несамоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, иное несамоходное судно (гребная лодка грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарка грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов), прогулочное судно пассажиро- вместимостью не более 12 человек независимо от мощности главного двигателя (главных двигателей) и от валовой вместимости, а также водный мотоцикл (гидроцикл).

Теперь со вступлением в силу нового закона под маломерным судном понимается судно, длина которого не должна превышать двадцать метров и общее количество людей на котором не должно превышать двенадцать. Данное определение было соотнесено с аналогичным определением, данным в правилах Европейской экономической комиссии ООН. Из этого следует, что маломерные суда Российской Федерации подчиняться примерно тем же правилам, которые приняты во всем мире.

Термин «малое судно», именно такое название дано данному виду судов в Европейских правилах судоходства по внутренним водным путям, это любое судно, длина корпуса которого

меньше 20 метров, за исключением судов, построенных или оборудованных для буксировки, толкания или ведения вначале судов, не являющихся малыми судами, судов, на которых разрешено перевозить более 12 пассажиров, и паромов 2.

В соответствии с приказом МЧС России, вступили в силу новые правила регистрации маломерных судов, используемых в некоммерческих целях.

Следует понимать отличия маломерного коммерческого судна от некоммерческого.

Основным обстоятельством различия является цель использования. Хотя данные понятие коммерческое и некоммерческое судно не были даны законодателем и по данному вопросу возникает много споров в плане их разграничения. Так если основываться на Гражданском Кодексе Российской Федерации и за основу понятия коммерческой деятельности брать термин предпринимательская деятельность, хоть и с правовой точки зрения имеются характерные различия и не сосыковки, то можно выявить что основополагающей целью коммерческой деятельности является получение прибыли.

Так явными примерами использования маломерного водного транспорта в коммерческих целях являются перевозка пассажиров или грузов за определённое вознаграждения. Хотя иногда граница определяющая коммерческое и некоммерческое использование маломерного судна не очевидна, например участие яхты за вознаграждение в каких либо соревнованиях, бербоут-чартер. При регистрации судна собственник должен указывать цель её будущего использования. Именно данное условия, дальнейшей эксплуатации, определяет порядок регистрации маломерных судов.

Так, судно используемые в коммерческих целях, подлежат регистрации в системе Росморречфлота (Федерального агентства морского и речного транспорта), регистрация проводится капитанами морских портов и бассейнов внутренних водных путей. Технические требования определяются требованиями Морского и/или Речного регистров. Управлять таким судном и работать в любой должности от матроса до капитана могут только лица, имеющие соответствующие рабочие профессиональные дипломы. С точки зрения правового регулирования, маломерные суда, используемые в коммерческих целях, ничем не отличаются от больших пароходов.

Те коммерческие маломерные суда, которые ранее были зарегистрированы в структурном подразделении ГИМС, должны сняться с учёта данного структурного подразделения, и подать заявления с приложением судового билета от ГИМС и подтверждением ГИМС об исключение из реестра маломерных судов, на государственную регистрацию в органы государственной регистрации. Далее производится регистрация и получение судового билета, после чего производится освидетельствование судна, получение акта и, при положительном результате освидетельствования, вносится соответствующая отметка в судовом билете.

Так из выше изложенного можно выявить примерные признаки некоммерческого маломерного судно, это такие суда, вид деятельности которых не ставит основополагающей целью извлечение прибыли, т.е. для личных нужд: туризм, отдых и т.д.

Маломерные суда, используемые в некоммерческих целях, регистрируются в реестре маломерных судов. В соответствии с Приказом МЧС России от 24.06.2016 года № 339 предоставление государственные услуги по государственной регистрации маломерного судна, используемого в некоммерческих целях поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России.

Не подлежат государственной регистрации шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями судна, суда массой до 200 килограмм включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 киловатт включительно, а также спортивные парусные суда, длина которых не должна превышать 9 метров, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха.

На основании этого есть некоторые пробелы в законодательства. Рассмотрим такой документ как ГОСТ Р ИСО-8666-2012, а именно в части относящийся к массе маломерного судна с подвесным мотором. В пункте 6.3.1.4.2. говорится, что масса судна должна задаваться вместе с массой наиболее тяжёлого подвесного мотора (моторов), рекомендованного изготовителем, вне зависимости от того, что изготовитель может установить более лёгкий мотор и сопутствующие оборудование. На примере данная ситуация выглядит так, возьмём моторную лодку «Казанка-М», масса данного плав средства в снаряженном состоянии равна 145кг. Если поставить на нее мотор мощностью до 8 киловатт (10.88 л.с.), то суммарный вес лодки и мотора не превышал 200 кг. Следовательно, соотнося с выше указанным положением данное судно не подлежит государственной регистрации.

Заглянув в документы на лодку, можно увидеть, что производитель одобрил вешать мотор максимальной мощностью в 25 лошадиных сил, который в свою очередь весит более 60 кг, а следовательно вес лодки будет превышать установленное ограничение в 200 кг. Таким образом, имея мотор меньшей мощности судно должно быть зарегистрировано. Из выше изложенного можно сделать определённые выводы, несмотря на изменение и упрощение определённых правил в законодательстве Российской Федерации в области эксплуатации маломерных судов и их

регистрации, существует множество правовых пробелов которые требуют немедленных устранения.

Эксплуатация маломерного судна возможна только, после регистрации в судовой книге; нанесения бортовых номеров и технического освидетельствования, которое разделяется на первичное, проводимое непосредственно перед государственной регистрацией - проверяется техническая документация на судно, оснащение определённым оборудованием; устанавливается район плавания, вместимость судна и другие обязательные условия и нормы технических требований.

Ежегодное техническое освидетельствование, проводится до начала пользования судна в текущем году. При данном виде освидетельствования также проверяется наличие технической документации, наличие оборудования, основным является неизменность основных элементов судна и его техническое состояние.

Также к управлению судном допускается только судоводитель имеющие право на управление маломерным судном. Прежде чем получить права, необходимо выбрать их категорию:

- Внутренние пут, к данной категории относится хождение маломерных судов по рекам, озёрам, но нету выхода в открытое море и нет регулярных судоходных маршрутов;
- Водные пути, присутствуют судоходные маршруты;
- Морские пути. Внутренние морские пути хождение не более 12 миль от берега.

Структурное подразделение ГИМС не выдаёт права на управление судном за пределами Российской Федерации из-за того что не была ратифицирована Резолюция № 40. Например, в Германии, где была приведен в действие данный документ, компетентный органом, санкционирующий выдачу международного удостоверения судоводителя является, Федеральное министерство транспорта, строительства и городского развития, уполномоченный орган выдающий данные права – Объединение моторных яхт Германии или Объединение парусных яхт в Германии. В Финляндии данными компетенциями наделён Национальный совет по судоходству. Белоруссии, Государственная инспекция по маломерным судам.1

При пользование маломерным судном, судоводитель должен руководствоваться не только ведомственными и национальными правилами, но и международными. К ним в частности относятся Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС -72) устанавливающие порядок действия судоводителя по предупреждению столкновения судов в море и соединённых с ними вод, распространяется на все виды плавучих средств включая маломерные суда.

Исходя из общего положения и опираясь на совокупность всех ранее вышеизложенных фактов следует отметить, что соблюдение действующих национальных и международных правил, а также введение новых в соответствии Европейскими правилами, приведут к упрощению и чёткому регулированию эксплуатации маломерных судов в Российской Федерации.

Пристатейный библиографический список:

1. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) от 27 сентября 2007г.
2. Международное удостоверение на право управления прогулочным судном, Резолюция № 40 от 16 октября 1998г.
3. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна» от 23.04.2012 № 36-ФЗ
4. Письмо Минтранса РФ от 16 мая 2012 г. № 05-04-1655 «О государственной регистрации морских и речных судов».
5. Приказ МЧС России от 24.06.2016 года № 339 « Об утверждении Административного регламента Министерства РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий предоставления государственной услуги по государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Министерства РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий».
6. Нуникян Амаяк О Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России, закрытии навигации на воде и ответственности судовладельцев в интервью газете «Московский Комсомолец» [Электронный ресурс] - <http://www.mchs.gov.ru/>
7. Маломерное судно [Электронный ресурс] -<http://forum.ykt.ru/viewtopic.jsp?id=43831>

Коченова К.И.

Студентка ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Цветкова Ю.С.

Научный руководитель, старший преподаватель

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

ОСОБЕННОСТИ МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ В РАЙОНЕ ПИРАТСТВА НА ПРИМЕРЕ ВОСТОЧНОЙ АФРИКИ

Аннотация: В данной работе рассматривает проблематику пиратства в районе Восточной Африки (Индия, Шри-Ланка, Бангладеш, Сомали, Танзания) и основной способ защиты морское страхование. Пиратство, как основная проблема, в последние три года нанесло страховщикам ущерб более, чем полмиллиона раз. Множество судов попадает в пиратский плен у берегов Восточной Африки, где погибают люди, а также возрастают убытки для судовладельцев и грузовладельцев. Безусловно, нам стоит разобраться в этой проблеме. Конечно, полностью достоверная информация нам неизвестна, в связи с тем, что судовладельцы неохотно регистрируют официальные пиратские покушения. Обычно эти сведения также не доходят и до страховых компаний. В качестве мер борьбы с пиратством судовладельцы предпочитают не обращаться в правоохранительные органы, а вооружать свой экипаж или нанимать охрану.

Ключевые слова: пиратство, Восточная Африка, сомалийские пираты, судовладельцы, Африканский Рог, территориальные воды, «коридоры безопасности» и Аденский залив.

FEATURES OF MARINE INSURANCE IN THE AREA OF PIRACY ON THE EXAMPLE OF EAST AFRICA

Annotation: This article discusses the problems of piracy in the region of East Africa (India, Sri Lanka, Bangladesh, Somalia, Tanzania) and the main way to protect marine insurance. Piracy, as the main problem in the past three years. A number of ships are captured by pirate off the coast of East Africa, where people are killed, and losses for shipowners and cargo owners increase. Of course, we should understand this problem. Of course, completely reliable information is unknown to us, due to the fact that shipowners are reluctant to register official pirated attempts. Usually, this information also does not reach the insurance companies. As measures to combat piracy, shipowners prefer not to turn to law enforcement agencies, but to arm their crew or hire security guards.

Keywords: piracy, East Africa, Somali pirates, shipowners, Horn of Africa, territorial waters, security corridors and the Gulf of Aden.

По сей день не теряет своей актуальности такая проблема, как морское пиратство. Это одна из самых старейших проблем в истории человечества. Определение пиратства и меры по борьбе содержатся в конвенции ООН по морскому праву 1994 года. В этом документе говорится о том, что все государства должны сотрудничать в деле пресечения пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какой-либо страны. Морское пиратство со временем превратилось в огромную международную проблему. В различных странах порядок привлечения к суду лиц, которые принадлежат к пиратской группировке и процесс судебного разбирательства трактуется по-разному. Нужно серьезно подходить к данной проблеме с выработкой комплексных мер по ликвидации этого опасного явления.

Морское пиратство создает угрозу наиболее важным морским коммуникациям в мире, препятствия в развитии свободной торговли, вследствие чего возникает повышение страховых ставок, а так же негативным образом сказывается на морских перевозках. Общее удорожание перевозок из-за угрозы нападения отрицательно сказывается на экономических показателях производства российского флота, а впоследствии и на налоговые поступления в бюджет страны.

Рассмотрим динамику атак и захватов судов пиратами в водах, которые прилегают к Сомали и к Индийскому океану в период с 2005- до конца сентября 2010 года. В данной работе понимается под словом «атака» именно попытки опасного сближения подозрительного судна и попытки abordage. Активный рост пиратства пришелся на 2008 год, 134 неудавшийся попытки захватить судно и 46 попыток захвата судна. Несмотря на все усилия военных предотвратить этот рост, в 2009 году неудавшиеся попытки выросли, теперь их число составляет 171, но захваты судов уменьшились в 3 раза. Самым благополучным годом стал 2006-ой, во второй половине этого года власть Сомали была присоединена к Союзу исламских судов, который активно противоборствовал пиратству. С июня по декабрь 2006 года была зарегистрировано всего лишь 3 случая пиратского нападения. До 2007 года пираты нападали в Аденском заливе и у побережья Сомали, их целью были суда, которые шли в местные порты, особенно с гуманитарной помощью. Когда началась активная борьба военных с пиратством в этих местах, они сместились ближе к океану. Конечно же, это успех для европейских военных, ведь пиратам в открытом море гораздо труднее найти жертву, а в сезон штормов особо не встретишь небольшие лодки. Океанские

просторы также препятствуют и военным: невозможно патрулировать и половину Индейского океана. В 2009 году добыча пиратов осталась на уровне 2008-го года: произошел рост успеха в Индейском океане. В 2010 году тенденция продолжается, ожидается вторая волна активности пиратов на море. Сезонные ветра – муссоны оказывают активное влияние против пиратства, из-за этих сильных ветров практически не могут выходить в открытое море. В межмуссонных паузах ветра довольно слабые, это означает, что они могут выходить на небольших лодках далеко в океан лишь весной и осенью. В Аденском заливе влияние муссонов слабее, нежели чем в открытом океане. Уже в 2018 году пираты активизировались. Снова сохраняется угроза в водах Сомали - хотя по данным статистики в этом регионе не было захватов судов, а вот в Аденском проливе был обстрелян танкер - Suezmax, крупнейшее судно, которое при полной загрузке может пройти по Суэцкому каналу. Более чем в 300 милях от сомалийского побережья также обстреляли балкер Carpesize, которое предназначено для перевозки зерна, угля, руды и цемента, поэтому считают, что присутствие военно-морских сил необходимо в этих районах.

После того, как пираты захватили судно, они обязательно требуют выкуп за заложников. Сумма выкупа постоянно варьируется: каждый новый рекордный выкуп становится для пиратов жадным ориентиром, к которому нужно стремиться. Как правило, сумма выкупа на берегах Восточной Африки начинается с сотни миллионов долларов, но в ходе переговоров она снижается до нескольких миллионов. Обычно переговорами занимаются юридические фирмы, это, прежде всего, связано с тем, что страховая компания ни в коем случае не разрешает общаться судовладельцу с пиратами напрямую. Нередки случаи, когда судовладелец и оператор судна платят выкуп самостоятельно, если они не застраховали судно или груз от риска пиратского захвата, иногда в выкупе может поучаствовать владелец груза – все эти нюансы зависят от договора перевозки груза.

Возникает острый вопрос о легальности выплаты выкупа и участие государства в этом. В разных странах по-разному подходят к этому вопросу. Для сравнения можно взять США и Великобританию. Если в США категорически запрещено финансирование террористических организаций, так же это касается и выкупа, то в Соединенном Королевстве выплата выкупа считается частной компанией законной, но государственные органы не могут участвовать в переговорах или выделять деньги на выкуп. Нет никаких доказательств того, что сомалийские пираты имеют связь с террористическими организациями. В большинстве случаев их интересуют только деньги. В морской сфере пираты не имеют обширных связей и не получают наводку на судна с ценным грузом. Это можно легко заметить, когда пираты на падают на судна, лишь с целью выкупа. Военные корабли чаще всего можно заметить у Африканского Рога, т.е. Сомали. Началу их привлечения для борьбы с пиратством послужило принятие резолюции Совета Безопасности ООН. В наши дни в регионе присутствуют группировки ВМС США, а периодически показываются корабли России, Таиланда, Китая, Индии и т.д. В декабре 2008 года были приняты меры, по которым стартовала антипиратская военная операция Европейского Союза Atalanta, задействованы все государства Западной Европы. Главная задача данного союза состоит в борьбе с пиратством и охрана гуманитарных судов, направляющихся в Сомали.

Россия также с конца 2008 года держит у Африканского Рога группировку из 1-2 боевых кораблей и судов обеспечения. Меры по борьбе с пиратством были приняты и в Аденском заливе по противоборству с пиратством. На данной территории распространена тактика «групповой транзит», суть в том, что торговые суда изначально получают информацию о передвижении друг друга и собираются в компактные группы. Военные корабли следят за этим процессом, а также стараются по возможности находиться в наиболее опасных точках маршрута. Каждый капитан обязан зарегистрироваться на сайте морского центра Африканского Рога, чтобы получить необходимую и достоверную информацию о «групповых транзитах». Данная тактика не всегда может обеспечить полную безопасность судна, основную роль играют вертолеты, которые заставляют пиратов прекратить боевые действия.

По-прежнему нерешенным до конца остается вопрос, как можно решить проблему пиратства. Едва ли возможно решить проблему только лишь военными средствами, нужно чтобы мировое сообщество оказало помощь Сомали в стабилизации политической ситуации в стране. На наш взгляд, для решения этой проблемы необходимо принять следующие меры:

- 1) Необходимо решить проблему пополнения сомалийцев бандформированию.
- 2) Конечно же, необходимо уничтожить все базы пиратов, такая попытка была в 1993 году, но она оказалась неудачной, так как пираты активировали свою деятельность в подходящий момент, когда отсутствовала как таковая сила власти.
- 3) Разработать различные варианты организации судов в том, числе и «коридоры безопасности», неоднократно обсуждать проекты образования антипиратских военно-морских отрядов, но большинство государств против появления иностранных военных кораблей у себя на территории.
- 4) Другим методом мог быть тот, когда экипаж коммерческого судна полностью вооружают, но это не самый эффективный метод. Сейчас, чтобы преследовать преступников-пиратов необходимо преследовать их, пересекая границу сомалийских территориальных вод. Однако проблема

заключается в том, что военный корабль преследующий пиратское судно не может это делать в водах, которые находятся под суверенитетом другого государства, поэтому необходимо соглашения между военными кораблями, которые находятся на территории Сомалийских вод и другой страной. Существует совершенно другая схема: государство, которое самостоятельно хочет помочь в борьбе с пиратством обращается к правительству Сомали, а те в свою очередь дают согласие и извещают Генерального Секретаря ООН. Государство получает статус «сотрудничающего государства». Такой статус получила и Российская Федерация. Д.А. Медведевым было предложено создать международный и региональный трибунал для разбирательства с лицами, принадлежавшими к пиратству. В мировом сообществе сложилось различное мнение по отношению противоборства с морским пиратством. Не все государства поддерживают идею создания международного трибунала. Однако, если данная идея будет реализована, то придется столкнуться со множественными вопросами о формировании такого органа.

5) Необходима финансовая поддержка его деятельности, которую большинство не захочет оказать. Для большого количества стран еще не решена проблема с захваченными пиратами. Многим странам приходится даже отпускать пойманных пиратов, поскольку законы этих стран не позволяют им судить пойманных пиратов. На эту проблему, безусловно, стоит обратить должное внимание. Попытки стабилизировать ситуацию в Сомали недостаточно проработаны предложения по подготовке решения проблем.

6) Существуют также идеи создать международные группы быстрого реагирования в районе Сомали, которые смогла бы с помощью мониторинга ситуаций обеспечивать полную безопасность.

Таким образом, считая проблему в районе Восточной Африке довольно распространенной и опасной, необходимо образовать экспертную группу по борьбе с пиратством в районе Сомали, все государства должны сплоченно и едино оказывать помощь в более спокойных районах, направить туда все виды помощи- гуманитарную, экономическую, финансовую и миротворческую. Только общими усилиями государств возможно решить проблему морского пиратства в районе Восточной Африки.

Пристатейный библиографический список:

1. Резолюция 1846 по борьбе с пиратством у берегов Сомали принята Советом Безопасности ООН (2008 г.)
2. Скаридов А.С. Морское право: учебник в 2-х т. Т.1: Международное публичное право морское право. М.: Юрайт, 2017. С. 402
3. Пенько С.А. Морское пиратство: проблемы привлечения к ответственности на международном уровне и имплементация норм в российское законодательство Режим доступа - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/morskoe-piratstvo-problemy-privlecheniya-k-otvetstvennosti-na-mezhdunarodnom-urovne-i-implementatsiya-norm-v-rossiyskoe>.
4. Поникаров Н. Морское пиратство в водах Восточной Африки и борьба с ними – часть I 25.01.2011 Режим доступа - URL: <https://vpk-news.ru/articles/7050>.
5. Sea/News Пиратская статистика 2018 Режим доступа - URL: <http://seanews.ru/2019/01/16/ru-piratskaja-statistika-2018>.
6. Хакасия Информ. Режим доступа - URL: <https://hakas.info/news/20090505295>
7. Цветкова Ю.С. Некоторые вопросы правового регулирования страхования туристов в циркумполярных регионах // Евразийский юридический журнал. № 8(111). 2017. С 70-72

Маковская А.С.

студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МОРСКОГО КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В РОССИИ

Аннотация: В статье рассмотрены вопросы правового регулирования морского круизного туризма в Российской Федерации. Охарактеризовано состояние морского круизного туризма на сегодняшний день, приведены статистические данные, подтверждающие рост популярности и уровень развития данного вида туризма. Перечислены некоторые проблемы, с которыми сталкивается морской круизный туризм сегодня, особое внимание уделено проблеме нормативно-правового обеспечения этого вида туризма.

Ключевые слова: туризм, круиз, морской круиз, круизный туризм в России, проблемы туризма.

SOME ISSUES OF LEGAL REGULATION OF SEA CRUISE TOURISM IN RUSSIA

Summary: The article deals with the legal regulation of maritime cruise tourism in the Russian Federation. The state of maritime cruise tourism today is characterized, statistical data confirming the growing popularity and level of development of this type of tourism are given. Lists some of the problems that sea cruise tourism faces today; special attention is paid to the problem of the regulatory support of this type of tourism.

Keywords: tourism, cruise, sea cruise, cruise tourism in Russia, tourism problems.

Морские круизы – один из самых популярных и быстрорастущих сегментов международного туристического рынка.

В настоящее время круизный туризм занимает позицию самого перспективного и быстро развивающегося вида туризма. Ведь он в отличие от многих других видов туризма может включать в себя огромное разнообразие туристических услуг и быть самой разной направленности. При этом в связи с увеличением доходов людей многих стран повышается доступность круизов для всех социальных групп населения. Данные статистики Всемирной торговой организации свидетельствуют, что ежегодный стабильный прирост туристов, использующих те или иные формы морских круизов, во второй половине XX века составлял 8%.

По данным Европейского круизного совета, 73% круизных туристов в мире составляют американцы, 21% – европейцы. Доля российских туристов в общемировом сегменте круизного туризма составляет примерно 2% (около 50 тыс. россиян ежегодно), однако, как было сказано выше, наш рынок является одним из самых быстрорастущих: за последние 10 лет темпы роста по некоторым направлениям достигли от 50 до 300%, среднегодовой прирост рынка — 40-50%.¹

Россия имеет уникальные возможности для развития морского круизного туризма. Россия омывается водами Тихого и Северного Ледовитого океанов, а также Балтийским, Черным, Азовскими и Каспийским морями. Общая протяженность береговой линии – 37,7 тысячи километров, что является самым большим показателем в мире.²

Наиболее популярные морские круизы в России организуются на северо-западе страны в таких городах-портах, как Санкт-Петербург, Калининград, Мурманск, Архангельск. Маршруты таких круизов проходят вдоль побережий Балтийского, Баренцева и Белого морей, на юге и на Дальнем Востоке от берегов Камчатского полуострова. Уникальным туристическим продуктом России является экспедиционный туризм – круизы вокруг островов Северного Ледовитого океана (Земли Франца Иосифа, Новой Земли), на Северный полюс из Мурманска, вдоль Чукотского автономного округа с посещением острова Врангеля, вдоль берегов Сахалина и Камчатки с посещением Командорских, Курильских островов.

Тем не менее, несмотря на значительный рост популярности данного вида рекреационной деятельности, он сталкивается со значительным рядом проблем, к которым можно отнести высокую стоимость морских круизов, низкий уровень технического обеспечения прибрежных зон и портов, отсутствие эффективной региональной инвестиционной политики, отсутствие активного позиционирования России как туристской державы, дефицит квалифицированных профессиональных кадров и слабое развитие береговой туристической инфраструктуры.

Самой серьезной проблемой в сфере морского круизного туризма является несовершенство нормативно-правовой базы.

В российском законодательстве нет четкого определения морских круизов, в то время как, например, речной круиз регламентирован государством, и даже существует национальный стандарт на этот вид туристических услуг.³ Что касается морского круиза, то существуют лишь частичные упоминания этого термина в некоторых подзаконных актах, а также имеется часть 4 ст.97 КВВТ РФ, в которой сказано, что «пассажиру в подтверждение заключения договора перевозки по экскурсионно-прогулочным и туристским маршрутам перевозок пассажиров вместо билетов может выдаваться путевка или билет на перевозку группы пассажиров». В связи с этим с правовой точки зрения морской круиз идентифицируют как перевозку пассажиров морским транспортом. Все же отличие между этими двумя понятиями существует и состоит в том, что перевозка – это перемещение пассажира из одного пункта в другой, и целью здесь является именно нахождение пассажира в конечном пункте, за что он, соответственно, и платит перевозчику, а круиз – это туристский продукт, сочетающий в себе транспортировку, размещение и развлекательную программу. Главное свойство морского круиза- это организация коллективного морского путешествия и заранее обусловленный комплекс услуг, которыми пользуются участники морского круиза.

Так договор морского круиза регламентируется не всеми национальными правовыми системами, например, он отсутствует в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации,

¹ Басюков Г.Т. Круизный туризм: особенности и тенденции в 2018 году //Эпоха науки. 2018. №14. Режим доступа: URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kruiznyy-turizm-osobennosti-i-tendentsii-v-2018-godu> (дата обращения: 04.04.2019)

² Голомолзин Е. Нужен ли России морской туризм? // Турбизнес. 2009. №14(10)

³ ГОСТ Р 56221-2014 Туристские услуги. Речные круизы. Введ. 2016-01-01. М.: Стандартинформ, 2015. 28с.

хотя при этом правила, посвященные договору морского круиза, содержатся в национальном морском праве Украины, Республики Беларусь, Молдовы. Нормативно-правовые акты указанных стран определяют договор морского круиза как договор, по которому организатор круиза обязуется по заданию участника круиза осуществить коллективное или индивидуальное морское путешествие по определённой программе и предоставить участнику все связанные с этим услуги (морская перевозка, питание, бытовое и экскурсионное обслуживание и т.п.), а непосредственно участник круиза обязуется уплатить за это установленную плату.

Определение же международной перевозки закреплено сразу в нескольких международных конвенциях. Так, Международная Конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 г.¹ дает следующее определение международной перевозки - «международная перевозка» означает всякую перевозку, при которой в соответствии с договором перевозки пункт отправления и пункт назначения расположены либо в одном и том же государстве при условии, что судно заходит в промежуточный порт, находящийся в другом государстве, либо в двух различных государствах. В Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.² определение международной перевозки имеет следующий вид - «международная перевозка» означает любую перевозку, при которой в соответствии с договором перевозки место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах либо в одном государстве, если согласно договору перевозки или предусмотренному рейсу промежуточный порт захода находится в другом государстве. Определение международных морских перевозок содержится еще во многих международно-правовых актах, однако отличия между ними незначительные, что позволяет их объединить в одно. Так, по мнению Наумовой Р.Л., международная перевозка – это любая перевозка, при которой в соответствии с договором перевозки место (пункт) отправления и место (пункт) назначения расположены либо в одном государстве, если промежуточный порт захода находится в другом государстве (т.е. судно заходит в порт другого государства), либо в двух разных государствах.³

При организации международных перевозок туристов морским транспортом действуют международные договоры и конвенции. Одним из основных документов является Афинская Конвенция о перевозке морем пассажиров и багажа 1974 г.⁴. Россия присоединилась к данной Конвенции в 2003 году. В данном документе предусмотрена ответственность перевозчика за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесных повреждений, а также в результате утраты или повреждения багажа.

Также регулирование морских перевозок туристов осуществляется Международной конвенцией об охране человеческой жизни на море, Международной конвенцией об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем, Международной конвенцией о поиске и спасении на море.

Компетентным органом по решению вопросов международного морского судоходства является Международная морская организация ИМО (International Maritime Organization). Данная организация занимается разработкой международных нормативно-правовых актов в области морских перевозок.

При морских перевозках в территориальных водах РФ, в водах открытого моря и при заходе морских судов России в порты иностранных государств действует Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

Перевозки пассажиров внутренним водным транспортом регулируются Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Положения данного документа распространяются на внутренние водные пути России и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения; порты, расположенные на внутренних водных путях РФ; суда и иные плавучие объекты.

Как уже говорилось ранее, нормативно-правовые акты России, в том числе Кодекс торгового мореплавания РФ и Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, регулирующие морские перевозки пассажиров в территориальных и внутренних водах РФ, не содержат никакого упоминания о морских круизах и, соответственно, положений о регулировании морского круизного туризма. Это порождает определенные сложности в функционировании данной области рекреационной деятельности.

Одним из конкретных примеров проявления таких сложностей на практике является организация экспедиционных морских круизов. Основной проблемой здесь является сложная

¹ Международная конвенция «об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем» 1961 г. (Заключена в г. Брюсселе 29.04.1961) [Электронный доступ]: СПС КонсультантПлюс

² Афинская конвенция «о перевозке морем пассажиров и их багажа» 1974 г. (PAL) (Заключена в г. Афины 13.12.1974) // Вестник ВС СССР. 21 сентября 1983 г. № 38

³ Наумова Р.Л. Разграничение договора морского круиза и договора морской перевозки туриста // Молодой ученый. — 2012. №4. С. 295-298. Режим доступа: URL: <https://moluch.ru/archive/39/4517/> (дата обращения: 04.04.2019)

⁴ Афинская конвенция «О перевозке морем пассажиров и их багажа» 1974 г. (PAL) (Заключена в г. Афины 13.12.1974) // Вестник ВС СССР. 21 сентября 1983 г. № 38

процедура согласования круизного маршрута. Согласование круизных маршрутов судов под иностранными флагами осуществляется двумя ведомствами — Минтрансом и Ростуризмом — на основании утвержденного постановления Совета Министров РСФСР от 15 июля 1991 года №400 «Об утверждении временных правил выдачи разрешений на проведение научной и экспедиционной деятельности, а также на осуществление туризма в морских районах, прилегающих к северному побережью СССР». Таким образом, для согласования круизного маршрута судна под иностранным флагом заявителю на сегодняшний день необходимо получение двух документов: письма Ростуризма и распоряжения Правительства.

Однако можно все же заметить тенденцию к постепенному повышению уровня правового обеспечения морского круизного туризма. Так, например, заходы зарубежных круизных лайнеров в порт города Санкт-Петербурга стали возможны после принятия поправок в Федеральный закон «О порядке выезда и въезда в РФ», которые разрешили безвизовый въезд в Россию на 72 часа иностранцам, являющимися пассажирами морских паромов и судов.

Для дальнейшего успешного развития морского круизного туризма в нашей стране необходимо постараться решить возникшие проблемы в этой сфере, а именно, в первую очередь, совершенствовать правовую базу путем добавления в законодательство понятия «морской круиз» и соответствующих положений для регулирования данного вида туризма, а также развивать туристскую инфраструктуру прибрежных зон, оборудовать их соответствующими техническими сооружениями, необходимыми для нормального функционирования системы «судно-порт», решать международные вопросы сотрудничества в области развития морского круизного туризма, разрабатывать инвестиционную политику, а также развивать сам туристический продукт с точки зрения его привлекательности и актуальности для потребителя.

Таким образом, морской круизный туризм в России – довольно прогрессивная и быстро развивающаяся отрасль туризма. Сталкиваясь с довольно большим и серьезным рядом проблем, начиная от вопросов несовершенства нормативно-правовой базы, заканчивая вопросами технического сопровождения данного вида туризма, эта отрасль является популярной среди туристов и прибыльной, что обуславливает важность решения проблем для дальнейшего развития морского туризма.

Пристатейный библиографический список:

1. Афинская конвенция «о перевозке морем пассажиров и их багажа» 1974 г. (PAL) (Заключена в г. Афины 13.12.1974) // Ведомости ВС СССР. 21 сентября 1983 г. № 38.
2. Международная конвенция «Об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем» 1961 г. (Заключена в г. Брюсселе 29.04.1961) // [Электронный доступ]: СПС КонсультантПлюс
3. Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1994 № 81-ФЗ. М.: МОРКНИГА. 2019. 206 с.
4. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: текст с последними дополнениями и изменениями на 2019 г. М.: Эксмо, 2019. 96 с.
5. ГОСТ Р 56221-2014 Туристские услуги. Речные круизы. Введ. 2016-01-01. М.: Стандартинформ, 2015. 28с.
6. Бабкин А.В. Специальные виды туризма: учебное пособие. Ростов-на-Дону: Феникс, 2008. 252 с.
7. Басюков Г.Т. Круизный туризм: особенности и тенденции в 2018 году // Эпоха науки. 2018. №14. Режим доступа: URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kruiznyy-turizm-osobennosti-i-tendentsii-v-2018-godu> (дата обращения: 04.04.2019)
8. Голомолзин Е. Нужен ли России морской туризм? //Турбизнес. 2009. №14(10). Режим доступа: URL: <http://www.tourbus.ru/article/1451.html> (дата обращения: 04.04.2019)
9. Кусков А.С., Джаладян Ю.А. Транспортное обеспечение в туризме. М. Кнорус, 2008.
10. Наумова Р. Л. Разграничение договора морского круиза и договора морской перевозки туриста // Молодой ученый. 2012. №4. С. 295-298. Режим доступа: URL <https://moluch.ru/archive/39/4517/> (дата обращения: 04.04.2019)
11. Цветкова Ю.С. Некоторые вопросы, связанные с осуществлением Арктического туризма, не урегулированные российским законодательством // Океанский менеджмент. 2018. № 1. С.117-124
12. Цветкова Ю.С. К вопросу об арктическом туризме // Евразийский юридический журнал. № 6. 2018. С.46-47

Никонова М.А.

кандидат психологических наук, доцент

ФГБОУВО «Керченский государственный морской технологический университет»

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЛОЦМАНСКОЙ ПРОВОДКИ СУДОВ ПО КЕРЧЕНСКОМУ ПРОЛИВУ (ПОРТ КЕРЧЬ)

Аннотация: Статья посвящена анализу законодательства Российской Федерации в части правового регулирования лоцманской проводки судов по Керченскому проливу (Керчь – Еникальскому каналу). В статье так же рассмотрены в особенности Керченского пролива, создающих трудности для его прохождения, законодательно-правовая база, регулирующая лоцманскую проводку через пролив, описаны некоторые случаи аварий судов как по причине отсутствия лоцмана на борту судна, так и по причинам его отсутствия и низкого уровня квалификации.

Ключевые слова: лоцманская проводка, лоцман, Керченский пролив, Керчь –Еникальский канал, подходной канал, лоция, ответственность лоцмана

PECULIARITIES OF LEGAL REGULATION OF PILOTAGE OF SHIPS IN THE KERCH STRAIT (PORT KERCH)

Summary: The article is devoted to the analysis of the legislation of the Russian Federation in terms of the legal regulation of pilotage in the Kerch Strait (Kerch-Yenikalsky Channel). The article also discusses in particular the Kerch Strait, which creates difficulties for its passage, the legislative and regulatory framework governing pilotage through the strait, describes some cases of ship accidents both due to the absence of a pilot on board the ship, as well as due to lack qualifications.

Keywords: pilotage, pilot, Kerch Strait, Kerch –Enical Canal, approach channel, pilot, pilot responsibility

Керченский пролив, так же как и Черноморские и Балтийские проливы отнесены к «проливам со специальным режимом», так как они используются для международного судоходства и проход в них регулируется в целом и частично находящимися в силе международными конвенциями, которые специально относятся к этим проливам [5].

Вопрос безопасности мореходства в Черном и Азовском море, а также в частности в Керченском проливе является актуальным, так как имеющаяся статистика по авариям говорит о том, что они случаются в этих морских районах часто.

Основываясь на статистических данных страховых случаев по морским авариям и инцидентам, районы восточного Средиземноморья и Черного моря по суммарной гибели судов занимают второе место в мире после Юго-восточной Азии, с учетом несопоставимой интенсивности движения.

Развитость транспортного узла в канале в Керченском проливе вызывает интенсивный трафик движения, где одновременно может чувствоваться более 100 судов. Наибольшую опасность при движении для больших судов вызывает мелководный канал Керчь-Ени-Кале, который проходит под ныне строящимся Керченским мостом. В последнее время на этом участке достаточно часто случаются аварии. Поэтому важность безопасного прохода сложных участков Керченского пролива не потеряла своей актуальности.

КЕК канал является по своим характеристикам открытым, соединительным каналом между двумя морями с ограничениями по проходимости из-за ледовых условий. На данный момент является не ограждённым искусственными сооружениями, но в перспективе, после окончания строительства Керченского моста в 2018 году, станет таковым. Ширина канала обеспечивает двустороннее движение на протяжении всей длины канала. Общая длина канала составляет 18,5 миль [4].

КЕК канал предназначен для прохода по нему средне и крупнотоннажных судов. Керчь-Еникальский канал начинается в точке 45°12' N, 36°28' E, состоит из четырех колен (считая с Черного моря): Павловское (4,6 мили), Бурунское (2 мили), Еникальское (7,9 мили) и Чушкинское (4,4). Ширина каждого колена 120 метров. Общая протяженность КЕК 18,9 мили. Конструктивное исполнение: искусственная прорезь неполного профиля в существующем дне Керченского пролива. Средние глубины по оси КЕК составляют 9,2-9,8 м. К плаванию по КЕК допускаются суда максимальной осадкой 8 метров. Режим движения судов: круглосуточный; двусторонний, односторонний. Плавание судов по КЕК обеспечивается светящими линейными навигационными створами (СЛНС) и плавучими предостерегательными знаками (ППЗ) – буями [4].

Для обозначений бровок КЕК и выставляются светящие буи, в основном, попарно. Всего 45 буёв. Створ маяков Таманский (погашен после развала СССР по настоящее время). Следует иметь ввиду, что днем маяк Чурубашский даже в хорошую погоду плохо виден уже с 7 – 8 миль, а ночью огонь маяка с трудом опознается среди огней порта Камыш-Бурун.

Морфологические и гидрометеорологические особенности района, делают движение по каналу КЕК опасным мероприятием при определенных условиях. Особенно необходимо учитывать отметить участок Еникальского колена, как один из наиболее опасных участков канала КЕК, поэтому следуя по нему необходимо быть крайне осторожным и тщательно вести наблюдение за текущей ситуацией. При плавании по каналу необходимо строго придерживаться его оси, так как при приближении к бровке существует вероятность наткнуться на одну из навигационных опасностей, которых там большое количество, как и возникает опасность касания грунта и «эффекта присасывания». Так же необходимо точно придерживаться рекомендованных путей, фарватеров и систем разделения движения, указанных в Режиме плавания, используя все имеющиеся в их распоряжении средства для наиболее точного определения места судна, и с возможно большей точностью учитывать поправки на дрейф и снос под влиянием ветра и течения [4].

Плавание судов в Керченском проливе является регулируемым и обеспечивается существующей системой установленных путей движения судов, определяющей расположение рекомендованных путей, фарватеров, каналов и особых районов, а также мерами, направленными на снижение рисков плавания. Все упомянутые пути и районы нанесены на морских навигационных картах, границы районов и указания об особенностях плавания в них приведены в издании Гидрографической службы ЧФ «Режима плавания судов в Черном и Азовском морях (сводное описание)» [4]. (Рис.1).

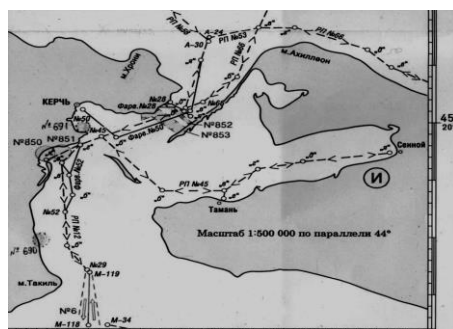


Рисунок 1. Схема системы установленных путей движения судов в Керченском проливе

По оси канала проходит рекомендованный маршрут №12. Мелкие суда обязаны использовать для движения только обходные фарватеры № 50 и 52, но при подходе к острову Коса Тузла со стороны Чёрного моря мелководный фарватер № 52 вливается в колено Ени-Кале канала КЕК, поэтому на этом участке плотность скопления судов регулируется особенно тщательно. Также касается мелководного фарватера №50, он так же вливается в колено Ени-Кале только при движении с Азовского моря. Участок колена Ени-Кале длиной в 2,2 мили (часть рекомендованного маршрута №12) является единым проходом для всех судов, идущих по КЕК. С южной стороны этого участка расположен остров Коса Тузла с большим количеством мелководных банок и Керченский перегрузочный рейд №452, характерный большим скоплением судов, с северной же стороны этого участка расположено большое количество мелководных банок и навигационных опасностей [4]. Над этим участком так же проходит Керченский мост.

По количеству погибших судов, уже на протяжении 10 лет, Черное море ставят наравне с Южно-Китайским морем, побережьем Северного Китая, Кореи и Японии. При этом тенденция к уменьшению аварийности судов в мировом масштабе растет, Если же брать 2012 и 2013 год, то в 2013 на 20% гибелей судов меньше. При этом касательно Черного моря, такого снижения потерь не наблюдается, об этом свидетельствует то, что за 2011-2012 год в Черном море затонуло 15 судов, а за 2013 год - 9, что непосредственно повлияло на то, что Черного моря стал одним из первых в мире по количеству морских аварий и инцидентов. В мировой статистике, только за 2012 год на море погибло 981 человек это в среднем 2- 3 человека с сутки на протяжении года, из них 19 погибших в Черном море. За 2013 год погибло чуть более 600 человек что тоже составляет в среднем 1-2 человека в сутки [8].

Самым нашумевшим кораблекрушением Черноморского региона является случай, произошедший 11 ноября 2007 г. в Керченском проливе. Его так же окрестили как самое массовое кораблекрушение в истории современной России, которое включает 13 судов потерпевших крушение за одни сутки, из которых 5 судов сели на мель, 1 пароход перевернулся, 3 затонули и 1 судно получив трещину в корпусе, село на мель с затопленным машинным отделением. Наиболее значимым стал разлом танкера «Волгонетфь 139» перевозивший мазут на борту, который повлек за собой выброс груза в акваторию Керченского пролива с катастрофическими последствиями для окружающей среды. Из 13 судов потерпевших крушение 8 были российских. В конечном итоге пострадавших оказалось 17 судов. Только за одну эту ночь погибло 19 моряков и 4 так и не были найдены. Причиной аварий стал штормовой ветер 11-12 баллов по шкале Бофорта (до 63 узлов или 35 м/с), высота волн достигала 6 метров.

Стоит отметить, что шторм не был непредсказуем и не застал суда врасплох. Все без исключения суда оборудованы приборами для получения метеорологической информации плюс, информационные и гидрометеорологические службы обеспечивали трансляцию предупреждения о надвигающемся шторме начиная с 9 ноября.

Решения о предпринимаемых судном действиях всегда остается за капитаном, как собственно и ответственность за свои решения, поэтому выход в море игнорируя навигационные предупреждения - является их сознательным решением. Благодаря слаженным, своевременным и настоятельным действиям Капитана Керченского порта спасти от возможных крушений удалось более 50 судов, посредством вывода судов из Керченского пролива в Азовское море.

Судоходство в последние годы стало интенсивнее. Так, если в 2012 г. в среднем отмечался проход по каналу 30-40 судов в сутки, то в 2017 г. этот показатель достиг 60 единиц [8].

Таким образом, учитывая погодные условия, геологические и другие особенности, с полной ответственностью Керченский пролив можно назвать особо опасным для прохождения судов. Уровень опасности можно снизить с помощью лоцманской проводки судов. Проход через сложный пролив в каждом конкретном случае требует разрешения от капитана Керченского порта. Кроме того, почти все суда и корабли обязаны брать на борт лоцмана. 13 октября 2017 г. вышел Приказ Министерства труда и социальной защиты РФ. № 728н «Об утверждении профессионального стандарта «Лоцман», в котором четко определены трудовые функции профессии «лоцман». Основной целью этой профессиональной деятельности является: «Обеспечение безопасного плавания судов и предотвращения происшествий с судами, защита водной среды в районе лоцманской проводки» [2]

Лоцманская проводка судна - это оказание морским лоцманом помощи судоводителю по проводке судна наиболее безопасным путем. Основной целью лоцманской проводки исторически считалось обеспечение безопасности мореплавания, поскольку она была направлена на оказание помощи капитану при плавании в недостаточно знакомом районе, в сложных навигационных условиях и т.д. Безопасность мореплавания и сегодня является ее первоочередной задачей, поскольку с помощью различных мероприятий, в том числе и лоцманской проводки, можно предотвратить происшествие с судами [6].

Безопасность мореходства в акватории Керченского пролива обеспечивается следующими законами:

1. при прохождении любой узости, которой является Керченский пролив, действуют Международные правила предупреждения столкновений судов в море, принятые в последней редакции в 2007 году. Эти правила, хоть и выполняются всеми мореходами, но являются рекомендательным документом, а не законом. Правило номер 9 запрещает пересекать узкий проход таким образом, который может затруднить движение другого судна

2. 24 декабря 2003 года Москва и Киев подписали «Договор между Российской Федерацией и Украиной о сотрудничестве в использовании Азовского моря и Керченского пролива». К этому фундаментальному документу в 2012 году было подписано межправительственное соглашение о безопасности мореплавания в море и проливе. В нем говорилось, в основном, о технических вопросах мониторинга судоходства и информационного сопровождения организации движения судов в проливе и море.

3. Кодекс торгового мореплавания РФ 1999 г. (далее КТМ РФ) впервые лоцманская проводка была отнесена к услугам, оказываемым на основании договора возмездного оказания услуг[3]. В соответствии со статьей 86 КТМ РФ лоцманская проводка судов осуществляется в целях: обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами; защиты морской среды. Как подчеркивается в комментариях к КТМ РФ основной целью лоцманской проводки исторически считалось обеспечение безопасности мореплавания, поскольку она была направлена на оказание помощи капитану при плавании в недостаточно знакомом районе, в сложных навигационных условиях и т.д. В КТМ РФ называет четыре вида лоцманской проводки судов: на подходах к морским портам; в пределах акватории морских портов; между морскими портами; в открытом море. Функции лоцмана не являются административно-надзорными, то есть он не должен указывать капитану судна на какие-то нарушения, а также требовать их устранения. Он выполняет обязанности публично-правового характера (ст. 92 КТМ). Лоцман обязан немедленно сообщать лишь те сведения, которые имеют отношение к целям лоцманской проводки. Это сведения о:

- любых переменах на фарватерах, которые могут создавать угрозу безопасности мореплавания;
- любых происшествиях с судном, лоцманскую проводку которого он осуществляет, и с другими судами в обслуживаемом им районе;
- невыполнении капитаном судна, лоцманскую проводку которого он осуществляет, правил плавания судов и правил предотвращения загрязнения с судов нефтью, вредными веществами, сточными водами или мусором. был вынужден заниматься Конституционный Суд РФ [3].

4. До 2014 года прохождение всех судов через канал регулировалось приказом минтранса Украины №721.

5. После вхождения Крыма в российское правовое поле Керченский порт, как и пролив, оказались под российским контролем. 21 октября 2015 года появился приказ российского министерства транспорта, который утверждает полномочия порта Керчь, включая прохождение пролива. При прохождении пролива на одном из участков установлено одностороннее движение для некоторых категорий судов, среди которых - крупные, с опасным грузом, большой осадкой и другие, но среди них не оговорены отдельно военные корабли. Изменения и дополнения внесены 10 марта 2016 г., 16 марта 2018 г Приказ Министерства транспорта РФ от 21 октября 2015 г. N 313 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Керчь» (с изменениями и дополнениями)[1].

Обязательные постановления в морском порту Керчь (далее - Обязательные постановления) разработаны в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (далее - КТМ), Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним (далее - Общие правила)[1].

В приказ включены: Общие положения, описание морского порта Керчь (далее - морской порт); правила захода судов в морской порт и выхода судов из морского порта, в том числе меры обеспечения безопасности мореплавания для захода судов в морской порт, выхода судов из морского порта; правила плавания судов в акватории морского порта и на подходах к нему; описание зоны действия систем управления движением судов и правил плавания судов в этой зоне; правила стоянки судов в морском порту и указания мест их стоянки; правила обеспечения экологической безопасности, включающие установление видов отходов с судов, подлежащих сбору в морском порту, правила обеспечения соблюдения карантина в морском порту; правила пользования специальными средствами связи на территории и акватории морского порта; сведения о границах морского порта; сведения о подходах к морскому порту; сведения о границах морского района А1 Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (далее - ГМССБ); сведения о технических возможностях морского порта в части приема судов; сведения о периоде навигации; сведения о районах обязательной лоцманской проводки судов; сведения о глубинах акватории морского порта и подходах к нему; сведения о переработке опасных грузов; сведения об организации плавания судов во льдах в морском порту и на подходах к нему; сведения о передаче информации капитанами судов, находящихся в морском порту, при возникновении угрозы актов незаконного вмешательства в морском порту; сведения о передаче навигационной и гидрометеорологической информации капитанам судов, находящихся в морском порту; иную предусмотренную нормативными правовыми актами Российской Федерации в области торгового мореплавания информацию [1].

В пунктах 30 – 35 IV раздела подробно расписаны правила лоцманской проводки, а именно, что лоцманская проводка в морском порту осуществляется круглосуточно, определены районы обязательной лоцманской проводки, категории судов, освобождающиеся от лоцманской проводки (за исключением судов в аварийном состоянии, судов с опасными грузами (кроме судов с опасными грузами подклассов 1 и 2 классов 4, 8 и 9, которые перевозятся в закрытых грузовых помещениях), пассажирских судов, судов с ядерной энергетической установкой, буксирных составов): ледоколы; маломерные и спортивные парусные суда; суда портового флота; рыболовные суда длиной менее 50 метров; суда валовой вместимостью менее 500. Так же указано, что Право осуществлять плавание без лоцмана на подходах к морскому порту Керчь предоставляется капитану судна под государственным флагом Российской Федерации длиной менее 145 метров, с осадкой менее 4,5 метра и оформляется распоряжением капитана морского порта при условии, что капитан судна совершил шесть транзитных проходов по КЕК и шесть транзитных проходов по ТСП с лоцманом в течение 12 месяцев до даты предоставления ему права осуществлять плавание без лоцмана.

Право осуществлять плавание без лоцмана в ЗПП предоставляется капитану судна, работающего на паромной переправе при условии, что он имеет стаж плавания в должности капитана судна не менее года и совершил в этом районе не менее 18 проходов с лоцманом в течение 12 месяцев до даты предоставления ему права осуществлять плавание без лоцмана.

Распоряжения капитана морского порта Керчь о предоставлении права капитану судна осуществлять плавание без лоцмана в КЕК размещаются по адресу в информационно-телекоммуникационной сети Интернет: www.amrnovo.ru[1]. В пункте 33 обозначены точки посадки/высадки лоцмана на/с судно(а).

Так же в пункте 47 раздела V говорится, что «На КЕК устанавливается двухстороннее движение судов.

В зоне подмостового перехода КЕК от пары буев N 19 и N 20 до пары буев N 23 и N 24 устанавливается одностороннее движение для судов длиной более 20 метров. Регулирование движения осуществляется СУДС.» [1]

До выхода приказа № 313 от 21 октября 2015 года, лоцманская проводка для всех судов, проходящих по КЕК каналу, была обязательна. Но присутствие лоцмана на борту, не может являться причиной для освобождения капитана и вахтенных помощников от выполнения своих обязанностей по обеспечению безопасного плавания. Последнее слово остается за капитаном применять или нет лоцманские советы по прохождению необходимого участка пути. Роль лоцмана только в должности советчика. Капитан имеет право отказаться от советов лоцмана, в этом случае лоцман может отказаться от дальнейшей лоцманской проводки и потребовать письменное подтверждение этому в судовом журнале.

После выхода приказа № 313 от 21 октября 2015 года, от лоцманской проводки в КЕК освобождались все суда с осадкой до 4,5 м и длиной до 140, вне зависимости от страны регистрации и опыта капитана.

Согласно поправкам к приказу № 313 от 21 октября 2015, подписанным 10 марта 2016 года и зарегистрированным в минюсте 23 мая, лоцманская проводка в КЕК стала обязательна для всех судов под иностранным флагом. Для судов идущих под флагом РФ разрешена без лоцманского проводка в случаях если:

- 1) длина судна не превышает 140 м;
- 2) осадка не более 4,5 м [9].

При этом требования к капитану судна следующие:

Капитан должен иметь опыт прохода каналом КЕК с лоцманом минимум 6 раз в течении 12 месяцев до текущей даты.

В случае соответствия вышеуказанным требованиям, капитания керченского порта выдает лицензию капитану судна на без лоцманский проход каналом КЕК на срок до 2х лет. Сейчас такое право так же остается за ледоколами, маломерными и спортивными парусными судами, судами портовых служб, рыболовными судами длиной менее 50 метров.

Поправки к приказу вышли в первую очередь по причине начала строительства Керченского моста, так как навигационная ситуация часто менялась и вопрос безопасности касался уже не только судоходства, но и безопасности строительства. Как показал опыт через 10 дней после подписания приказа 20 марта 2016 года (но в силу он вступил только 23 мая), турецкий сухогруз под панамским флагом «Лира», с турецким экипажем на борту врезалось в опору временного моста №2, что повлекло за собой повреждение опоры и судна. Основной причиной столкновения судна с опорой моста является отсутствие лоцмана на момент транзита.

По этой же причине в ночь с 29 на 30 октября 2014 года в 2:34 ночи неподалеку от Керчи произошло столкновение железнодорожного парома «Петровск» и танкера «Судак».

В начале 2016 года, когда в Керченском проливе столкнулись работающий на линии порт Крым — порт Кавказ автомобильный паром «Керченский-2» и следовавшее по Керчь-Еникальскому каналу судно типа «река—море». По большому счету оба участника морского ДТП отделались «легким испугом», из-за чего событие не получило большой огласки.

29 марта 2016 года судно «Sormovskiy-48» под флагом Saint Kitts and Nevis, длина 114 метров, ширина 13 метров, осадка 2,9 метров едва не повторил «подвиг» турецкого сухогруза «Лира». Об этом сайту KERCH.COM.RU сообщили керченские лоцманы [109].

По информации, предоставленной лоцманами сайту KERCH.COM.RU, в 21.07 судно начало поворот в районе буев 19, 20 для выхода на Еникальское колено. При маневрировании сухогруз вышел за красную бровку, оставив буи 21, 22 по своему правому борту и прошел между возводимых опор моста, при этом в момент прохода у одной из опор находился плавкран «Севастополь» с людьми на борту, что могло привести к более тяжелым последствиям. Керчь трафик контроль увидел, что судно не справилось с поворотом, и стал давать команды для избежания столкновения. Судно успело снизить ход и развернуть корпус, чудом проскочив между опор. Судно очень повезло, что между плавкранами «Севастополь» и «Зиновьев» еще не вбили сваи; благодаря маленькой осадке «Sormovskiy-48» смог пройти по мелководью. Примечательно, что судно «Sormovskiy-48» (как и сухогруз «Лира»), постоянно ходит по Керчь-Еникальскому каналу и капитану хорошо известно, как необходимо действовать. Но в этот раз капитан при выполнении поворота не учел гидрометеорологические условия и судно было вынесено течением за красную бровку канала. «Данный случай доказывает, что приказ № 313 Минтранса России, который разрешил судам с осадкой менее 4,5 метров или длиной менее 140 метров следовать по каналу без лоцмана, негативно влияет на безопасность мореплавания», - отметили керченские специалисты [10].

Не смотря на изменения и дополнения к Приказу Минтранса РФ от 21 октября 2015 года № 313, внесенными дважды 10 марта 2016 г. и 16 марта 2018 г, по мнению Виктора Олерского, заместителя Министра транспорта РФ - руководителя Федерального агентства морского и речного

транспорта, лоцманская проводка через КЕК должна стать обязательной. Минтранс ужесточит правила лоцманской проводки в Керченском проливе [7]

Следует отметить, что лоцманскую проводку по КЕК осуществляет две организации: ГП «Лоцман Крыма», вторая - ФГУП «Росморпорт». «ГП «Лоцман Крыма» в основном специализируется на проводке судов по Керчь-Еникальскому каналу, «Росморпорт» обеспечивает паромную переправу «Порт Кавказ—Керчь». СУДС, с переходом в «Росморпорт», оставила за собой функцию определения очередности прохода судов и, таким образом, может влиять, чей лоцман будет проводить то или иное судно [11]. Это создает нездоровую конкуренцию между двумя предприятиями.

Кроме этого следует обратить внимание на профессиональную подготовку лоцманов. 29 марта 2016 года судно «Сормовский-48», зарегистрированное в островном государстве Сент-Китс и Невис, чуть не совершило столкновение с плавкраном «Севастополец» и опорами строящегося рабочего моста через Керченский пролив. При этом капитаном сухогруза являлся гражданином РФ, судно следовало из Черного моря в Азовское под проводкой лоцмана Федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт». «Сормовский-48» выскочил за бровку Керчь-Еникальского канала, едва не протаранив «Севастопольца» с находящимися на его борту рабочими и буквально чудом разминулся с опорой моста. Капитан морского порта Азов получил распоряжение провести «мероприятия в рамках осуществления портового контроля в отношении судна, нарушившего требования приказа Минтранса России при следовании через Керченский пролив». В отношении капитана судна был оформлен протокол об административном правонарушении [11].

Таким образом, можно сделать вывод: В настоящее время лоцманская проводка через Керчь-Еникальский канал осуществляется в соответствии с положениями Приказа Министерства транспорта РФ от 21 октября 2015 г. № 313 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Керчь» (с изменениями и дополнениями). Лоцманы порта Керчь осуществляют лоцманскую проводку в порт Керчь, по Керчь-Еникальскому каналу и во все порты Азовского моря. Лоцманская проводка по КЕК обязательна для всех судов под иностранным флагом; судов СНГ с осадкой более 4,5 м или длиной более 120 м; судов в аварийном состоянии; нефтеналивных судов и судов, перевозящих опасные грузы; судов с ядерной энергетической установкой; в других случаях по решению капитана порта. Аварии и столкновения судов в проливе происходят по многим причинам, среди которых особо следует выделить: отказ капитана судна от лоцмана, несогласованность действий между организациями, осуществляющими лоцманскую проводку и уровень профессиональной подготовки лоцманов.

Пристатейный библиографический список:

1. Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Керчь» (с изменениями и дополнениями): Приказ Министерства транспорта РФ от 21 октября 2015 г. N 313 [Режим доступа: <http://base.garant.ru/71234378/>] (Дата обращения 14.03. 2019г.)
2. Об утверждении профессионального стандарта «Лоцман» [Текст]: Приказ Министерства труда и социальной защиты РФ от 13 октября 2017 г. № 728н [Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71702530/>] (Дата обращения 10.02. 2019г.)
3. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под ред. Г.Г. Иванова. М: СПАРК,2000. С.173-174
4. Режим плавания судов в Черном и Азовском морях. Адм. № 4245. СПб: ГУНиО, 2003. 152 с.
5. Скаридов А.С. Морское право. СПб: Academus, 2006. 934 с.
6. Скаридов А.С. Правовой режим Азово-Черноморского бассейна и региональная безопасность // Евразийский юридический журнал 2016. № 11. С. 260-271
7. Маевская Р. Развитие понятия лоцманства. Морское право и практика [Текст] // Информационный сборник ЦНИИМФ. – Выпуск 40. Ленинград, 1959. С. 54- 58
8. Минтранс ужесточит правила лоцманской проводки в Керченском проливе [Режим доступа: <https://rg.ru/2016/03/30/mintrans-uzhestochit-pravila-locmanskoj-provodki-v-kerchenskom-prolive.html>] (Дата обращения 14.12. 2018г.)
9. Павел Аксенов Инцидент в Керченском проливе: кто прав? [Режим доступа:<https://www.bbc.com/russian/features-46343093>] (Дата обращения 14.12. 2018г.)
10. Порт Керчь [Режим доступа: http://www.sevastopol-tour.com/port_kerch.php] (Дата обращения 14.12. 2018г.)
11. Сегодняшней ночью очередной сухогруз едва не врезался в опоры моста через Керченский пролив [Режим доступа: <http://kerch.com.ru/articleview.aspx?id=56001>] (Дата обращения 14.12. 2018г.)
12. Слепцы в проливе: как не врезаться в Керченский мост [Режим доступа:<https://riafan.ru/519048-slepcy-v-prolive-kak-ne-vrezatsya-v-kerchenskii-most>] (Дата обращения 14.12. 2018г.)

Поздеева А.Ю.

Студентка ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

Цветкова Ю.С.

Научный руководитель, старший преподаватель
кафедры Морского и международного права ГУМРФ им. адмирала О.С. Макарова

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ, КАСАЮЩИЕСЯ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ, ИССЛЕДОВАНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КОСМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА

Аннотация: Международное космическое право – это отрасль международного права, совокупность международно-правовых норм и принципов, которые регулируют отношения между государствами и международными организациями по исследованию и использованию космического пространства, Луны и других небесных тел, а также устанавливают международно-правовой режим космического пространства (включая небесные тела). Данная статья раскрывает основные проблемы международно-правового регулирования космического пространства и предлагает способы решения данных вопросов.

Ключевые слова: космическое пространство, международное право, космический туризм, добыча полезных ископаемых, проблема ГСО.

SOME ISSUES RELATING TO INTERNATIONAL LEGAL REGULATION, EXPLORATION AND USE OF OUTER SPACE

Summary: International space law is a branch of international law, a set of international legal norms and principles that govern relations between states and international organizations on the exploration and use of outer space, the Moon and other celestial bodies, as well as establish the international legal regime of outer space (including celestial bodies). This article reveals the main problems of international legal regulation of outer space and suggests ways to solve these issues.

Keywords: outer space, international law, space tourism, mining, the problem of geostationary orbit.

С каждым днем человечество все больше проявляет интерес к освоению и исследованию космоса. О таких вопросах международного характера, как добыча полезных ископаемых в космосе, о космическом туризме, создание орбитальных станций и изучение дальнего космоса все чаще говорят в СМИ. Поэтому еще в XX веке были подписаны первые нормативно-правовые акты о регулировании космической деятельности.

В течение нескольких дней после запуска первого искусственного спутника Земли 4 октября 1957 года Генеральная Ассамблея ООН в резолюции 1148 (XII) призвала к совместному изучению «системы инспекции, имеющей своей целью обеспечить, что запуск предметов в космическое пространство будет производиться исключительно для мирных и научных целей»¹. В 1958 году Генеральная Ассамблея ООН создала специальный Комитет по использованию космического пространства в мирных целях (КОПУОС) и поручает ему изучение «характера правовых проблем, которые могут возникнуть при проведении программ исследования космического пространства».

10 октября 1967 года был подписан Договор о космосе, определявший правовой режим о том, что космическое пространство изъято из оборота и не является общей собственностью; на данную территорию не распространяется суверенитет какого-либо государства. Космическое пространство не подлежит национальному присвоению.

Космическое пространство открыто для всех государств, исследование и изучение космического пространства осуществляется на благо и в интересах всех стран независимо от экономического или научного развития. Государства должны осуществлять свою деятельность в космическом пространстве в соответствии с Уставом ООН.

В настоящее время идет стремительное формирование спроса на космический туризм. Опрос, проведенный компанией «Zogby International»² среди состоятельных жителей США и Канады, у которых годовой доход на члена семьи составляет не менее 250 тыс. дол, показал, что 5 - 10 тыс. человек готовы заплатить по 100 тыс. дол, чтобы участвовать в орбитальном космическом полете. По плану японских специалистов к 2020 г. в космос каждый год будут летать около одного миллиона туристов, а к 2030 г. - уже пять миллионов. Также Страна восходящего солнца через пару десятков лет намерена осуществлять регулярные туристические рейсы с Земли к Луне. В свете перспектив, связанных с развитием космического туризма, возникает проблема правового статуса лиц, совершающих космические путешествия.

¹ Резолюция 1148 (XII) Генеральной Ассамблеи ООН

² Космический туризм – дело выгодное. Режим доступа URL: <http://www.megatis.ru>

В 1960—1970-е годы, при разработке основных положений космического, возможность космического туризма не рассматривалась. Вплоть до сегодняшнего дня отсутствует международно-правовое разграничение между профессиональными космонавтами и туристами. Все они наделяются почетным статусом посланцев человечества в космос, а Соглашение о спасении космонавтов распространяется как на профессиональных космонавтов, так и на космонавтов-туристов.

На наш взгляд, правовой статус космических туристов нуждается в серьезной проработке в различных аспектах. На сегодня «белыми пятнами» в национальном праве остаются вопросы, связанные с разделением ответственности между туристом, туроператором и исполнителем соответствующей услуги, гарантированием безопасности космических туристов, критериями отбора, особенностями предполетной подготовки и тому подобное. Эти вопросы выходят и на более широкий контекст, связанный с местом и ролью государства в обеспечении такой деятельности и контроле за ее осуществлением.

Мы предлагаем создать международные нормативно-правовые акты, касающиеся космического туризма и деятельности профессиональных космонавтов. Во-первых, это должны быть два разных документа, которые четко определяют права и обязанности участников «космических» правоотношений. Во-вторых, данные акты должны, в первую очередь, учитывать права и свободы человека, и на первое место ставить его безопасность. И в-третьих, на основе этих международных документов, государства создали свои кодексы, которые учитывали свои правовые, государственные и территориальные особенности.

Ещё одной проблемой являются нерешенные вопросы относительно геостационарной орбиты (далее - ГСО). Под которой понимается круговая орбита на высоте около 35 786 км над экватором земли.

ГСО требует учета трех моментов. Во-первых, спутник, находящийся на ГСО, постоянно остается неподвижным относительно определенной точки на земном экваторе; во-вторых, это явление полезно для размещения на ГСО спутников связи и, в частности, спутников систем непосредственного телевизионного вещания; в-третьих, в геостационарном пространстве можно разместить лишь ограниченное количество спутников, поскольку при нахождении друг от друга на слишком близком расстоянии их радиоаппаратура будет создавать взаимные помехи.

Проблема, однако, состоит в том, что количество позиций для одновременного и эффективного функционирования спутников на геостационарной орбите является ограниченным. Сейчас на этой орбите находится около 650 спутников разных стран. Потребности в этом, однако, возрастают.

Международно-правовой статус геостационарной орбиты на сегодня не определен в специальном порядке. Этот статус вытекает из общих положений Договора по космосу, Соглашения о Луне и некоторых других международно-правовых актов. В соответствии с этими актами геостационарная орбита является частью космического пространства, и на нее распространяются нормы и принципы международного права, касающиеся этого пространства. Поэтому необходимо более подробно обозначить все аспекты, затрагивающие ГСО, и зафиксировать их в определенном документе.

На сегодняшний день также стала актуальной проблема добычи полезных ископаемых в космосе. Однако правовое регулирование добычи полезных ископаемых в космосе остаётся неоднозначным. Договор по космосу, принятый ООН в 1967 году, не запрещает добычу ресурсов в космосе, до тех пор, пока горнодобывающая станция не представляет де-факто «захвата» части космического пространства. Впрочем, в тексте Договора не упомянуто, кто может владеть ресурсами, полученными в космосе.

Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах; принятое ООН в 1984 году, частично разъяснило права на ведение горнодобывающей деятельности в космосе: «Луна и ее природные ресурсы являются общим наследием человечества», «использование Луны должно осуществляться на благо и в интересах всех стран». Соглашение о Луне, впрочем, не было ратифицировано (в отличие от Договора о космосе), причём против него голосовали как США, так и СССР, в результате чего пункт Договора по космосу о добыче природных ресурсов остался неясным.

Полагаю, что данный пробел можно урегулировать путем принятия норм по аналогии с международным морским правом, где урегулирован вопрос добычи полезных ископаемых (в Конвенции о международном морском праве 1982 г.) из района глубоководного морского. В соответствии с Конвенцией, ни одно из государств не вправе претендовать на суверенитет или суверенные права или осуществлять их в отношении какой бы то ни было части района или его ресурсов. Ни одно государство, физическое или юридическое лицо не может присваивать какую бы то ни было часть района или его ресурсов. Район открыт для использования исключительно в мирных целях всеми государствами, как прибрежными, так и не имеющими выхода к морю, без дискриминации.

Из вышеизложенного можно сделать вывод о том, что действующие соглашения о космическом праве и другие документы определяют космическую деятельность, более четкие и безопасные правовые основы, чем те, которые можно найти в других видах деятельности, регулируемых международным правом. Как упоминалось выше, ряд проблем и препятствий, вероятно, могут затруднить достижение будущих международных договоренностей в области космического. Технологические, экономические и политические оказывают влияние на будущее развитие международного космического права, и со временем это влияние будет усиливаться. Можно ожидать, что некоторые конкретные области космического права станут все более важными и потребуют уточнения действующих и создания новых правовых норм. Правовой вакуум, связанный с космическим пространством, постепенно заполняется, но в своем развитии международному космическому праву предстоит преодолеть еще немало препятствий.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция и международном морском праве, 1982 г. [электронный ресурс]
2. Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах [электронных ресурс] Режим доступа: URL: <http://www.un.org>.
3. Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах, 1979 г.
4. Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, 1967.
5. Василенко Е.В. Проблемы международно-правового регулирования освоения и использования мировых природных ресурсов // Северо-Казанский вестник. 2009.
6. Космический туризм - дело выгодное, 2002 [электронных ресурс] Режим доступа: URL: <http://www.megatis.ru>
7. Нуянзина Н.В., Кропов А.С. Особенности международного космического права. 2010. С. 115

Сторожева К.В.

студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЕВОДОРОДНОГО СЫРЬЯ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ

Аннотация: в данной работе были всесторонне исследованы существующие правовые проблемы морской транспортировки углеводородного сырья в высоких широтах и предложения по их возможному урегулированию, сформированные на международном и национальном уровнях.

Ключевые слова: правовое регулирование, углеводородное сырье, северный морской путь, международное право, Арктика.

LEGAL REGULATION OF TRANSPORTATION OF HYDROCARBONS BY THE MARINE TRANSPORT IN HIGH LATITUDES

Summary: in this work, the existing legal problems of the marine transportation of hydrocarbons in high latitudes and proposals for their possible settlement, which were formed at the international and national levels, were comprehensively investigated.

Keywords: legal regulation, hydrocarbons, northern sea route, International Law, Arctic.

В изучении проблемы нефтегазового законодательства особое место занимают вопросы правового регулирования отношений, складывающихся в сфере деятельности предприятий нефтегазового комплекса по обращению с уже добытым углеводородным сырьем, в частности, вопросы транспортировки.

В 2017 году добыча углеводородного сырья в России, по данным Минэнерго России, составила 546,7 млн тонн, что на 0,6 млн тонн (-0,1%) меньше по сравнению с 2016 годом.

Актуальность выбранной темы обусловлена тем, что добыча и морская транспортировка углеводородного сырья по прогнозам министерств, ученых и исследователей, будет еще долгое время занимать одно из перспективных направлений на рынке экспорта.

В особенности внимания заслуживает деятельность в высоких широтах, которая с каждым годом увеличивает показатели по добыче нефтепродуктов и грузообороту, что, в свою очередь, заслуживает должного правового регулирования.

«Высокие широты» в настоящем исследовании представлены как арктическая транспортная система. Однако, особое внимание будет обращено на Северный морской путь (СМП), более известный в англоязычной литературе как «Северо-восточный проход». Его длина от Карских Ворот до бухты Провидения около 5600 км. В соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву, для плавания по трассам СМП предусмотрен особый режим, правила которого определяет Россия.

В настоящее время практически безальтернативным и наиболее эффективным способом осуществления коммерческого судоходства, а также завоза энергоносителей, необходимых для функционирования хозяйственных комплексов, расположенных в прибрежных зонах Севера России, является морской транспорт.

Проведенный анализ показал, что международное право не содержит универсальных или региональных международных соглашений, напрямую регулирующих перевозку углеводородного сырья морем. Вместе с тем, мы можем выделить ряд конвенций, регламентирующих перевозку грузов, среди которых могут быть и жидкие, включая топливо и сырую нефть.

К основным источникам, регламентирующим перевозку груза морем относятся: Брюссельская конвенция 1924 г. Об унификации некоторых правил о консаменте (Гаагские правила) с протоколом Висби, Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила), Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МК МПОГ) 1965 г., Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) 1982 г.

Также к источникам относится национальное законодательство: прежде всего, следует отнести Конституцию Российской Федерации. Ст. 67 гласит, что РФ обладает суверенными правами и осуществляет юрисдикцию на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне РФ в порядке, определяемом федеральным законом и нормами международного права.

В сфере морской перевозки грузов, к источникам, прежде всего, следует отнести Кодекс Торгового Мореплавания (КТМ РФ).

Важнейшим фактором обеспечения морской перевозки грузов является безопасность человеческой жизни на море.

Первая конференция, организованная Международной морской организацией (ИМО) в 1960 г. была посвящена морской безопасности. Эта конференция приняла Конвенцию СОЛАС, которая вступила в силу в 1965 г. и заменила версию, принятую в 1948 г. Перевозка опасных грузов регламентирована правилами главы 7 Конвенции СОЛАС. В соответствии с этими правилами Международной морской организацией (ИМО) разработан и постоянно совершенствуется Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МК МПОГ) от 27 сентября 1965 г.

Международным соглашением по безопасности морской среды является международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов МАРПОЛ 73/78, которая предусматривает комплекс мер по предотвращению эксплуатационного и аварийного загрязнения морей судовой нефтью; перевозящимися наливом жидких веществ; упаковочными вредными веществами; сточными водами; мусором; а также судового загрязнения воздушной среды.

Важным документом в правовом обеспечении морской перевозки груза является Конвенция о грузовой марке 1966 г., которая устанавливает единые принципы и правила, касающиеся предельной загрузки судов, совершающих международные рейсы. Судно, к которому применяется Конвенция, не может выйти в море, если оно не было освидетельствовано, на нем не была нанесена грузовая марка и не выдано Международное свидетельство о грузовой марке.

Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты от 1978/95 года (включая Манильские поправки 2010 года) имеет непосредственное отношение к морской перевозке грузов, в особенности, к перевозке опасного груза в высоких широтах, ведь только квалифицированные, обученные и подготовленные члены экипажа способны осуществить успешную, безопасную и отвечающую всем требованиям и нормативам, перевозку опасного груза в таком специфичном и сложном регионе, как Арктика.

Помимо международных нормативных актов, регулирующих саму перевозку груза, необходимо выделить те международные нормативные акты, которые регулируют особенность географии перевозок углеводородного сырья, а именно высокие широты.

Нормативное регулирование Арктики, в первую очередь, регулирует недавно принятый «Международный кодекс для судов, эксплуатируемых в полярных водах» (Полярный кодекс), вступивший в силу 1 января 2017 года.

Следующим нормативным актом, имеющим большое значение при транспортировке груза в высоких широтах, являются Правила плавания в акватории Северного морского пути 2013 года.

Согласно практике транспортировки грузов высокоширотными маршрутами, в 2017 году объем грузоперевозок по СМП значительно увеличился по сравнению с 2016 годом и составил уже 10,7 млн тонн. В том числе морскими судами (без учета транзитных судов) было перевезено 9,8 млн тонн, а речными – 0,8 млн тонн. По итогам 2017 года администрация Севморпути выдала 662 разрешения судам на плавание в акватории СМП (в 2016 году – 718), в том числе 107 разрешений было выдано судам, плавающим под иностранным флагом.

Эксперты отмечают, что к 2020 году грузопоток может утроиться, в частности, в период 2020-2022 годов ожидается количественный и качественный скачок грузопотока, который может достигать 35 млн тонн в год. Дальнейшее развитие арктического судоходства требует совершенствования нормативно-правовой базы, инфраструктуры, а также обеспечения

безопасности мореплавания и защиты окружающей среды. Помочь в этом может всестороннее использование опыта, накопленного такими компаниями, как «Атомфлот», «Совкомфлот» (СКФ) и «Норильский никель».

Для реализации новых проектов добычи углеводородов в российской Арктике необходимо создание крупнотоннажных танкеров и газовозов ледового плавания, которые обеспечат безопасную и экономически эффективную круглогодичную транспортировку нефти и газа во льдах арктических морей.

Одним из самых ярких примеров таких судов, является арктический газовоз «Кристоф де Маржери» компании «Совкомфлот».

Однако, создание уникальных судов и значительный рост регулярных крупнотоннажных перевозок по Арктическим водам, не способствуют решению одной из важнейших проблем Арктики – экологической безопасности.

В связи с этим, предлагается использовать в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). Использование газа в качестве бункерного топлива является одним из наиболее перспективных направлений для соблюдения правил международного судоходства в части снижения выбросов в атмосферу от сжигания топлива.

Несмотря на развитие судостроения, роста грузооборота и долгосрочные контракты на перевозку с ведущими компаниями страны и мира, практику транспортировки грузов высокоширотными маршрутами нельзя назвать окончательно развитой и безупречной. На настоящий момент нет нормативно-правового акта, регулирующего непосредственно перевозку такого вида груза, как углеводородное сырье. Нет обособленного акта, регулирующего Арктику. Попытку кодифицировать вопросы регулирования морских перевозок в полярных районах принятием Полярного кодекса нельзя назвать в полной мере удачной. Остаются нерешенными вопросы по несоответствию судов ледовых классов согласно Полярному кодексу с классификацией российских судов по Правилам плавания в акватории СМП, вопросы экологии и защиты окружающей среды, вопросы бункеровки судов в соответствии с международными стандартами и другие. Законодательство в этой области не развито на должном уровне.

Безопасность морской перевозки груза, особенно, если речь идет об опасных грузах, также требует особого правового регулирования и контроля. Безопасность судоходства это, помимо охраны человеческой жизни, груза и самого судна, охрана окружающей среды, что регулируется достаточно большим количеством международных и национальных правовых актов.

Каждая морская перевозка опасных грузов обладает большим риском в случае аварии нанести непоправимый ущерб окружающей среде. Особенно, если говорить об арктических маршрутах и условиях вечной мерзлоты. В Арктике в силу природно-климатических условий аварийные нефтяные разливы более вероятны, а последствия разлива труднее ликвидировать, чем в других регионах. Это связано с недостатком естественного освещения, низкими температурами, дрейфом льда, сильными ветрами и рядом других факторов. В умеренном климате нефть быстро диспергируется, переработать ее помогают бактерии. В Арктике нефть таким способом не разлагается, и на это могут уйти десятки лет. На протяжении этих десятков лет разлившееся сырье будет представлять серьезную опасность для морской флоры и фауны.

Как уже говорилось ранее, для морской транспортировки наливных грузов необходимы соответствующие суда с арктическим классом, и в большинстве случаев, проход судна невозможен без ледокола.

Для более полного и разностороннего регулирования Арктики, в частности, в вопросах безопасности, приарктическими государствами были созданы различные сообщества и форумы.

В вопросе совершенствования договорных отношений по транспортировке углеводородного сырья морем по арктическим маршрутам в международном праве, в первую очередь, хотелось бы обратить внимание на несоответствие классификации российских судов по Правилам плавания в акватории Северного морского пути классификации судов Полярного кодекса. Данные классификации судов имеют различное разделение на арктические классы, что недопустимо при плавании в полярных водах. Соответственно, требуется привести классификацию судов по Правилам плавания в акватории Северного морского пути в соответствии с Международной нормой - Полярным кодексом, т.е. классификацию судов следует унифицировать.

В целом, можно с уверенностью сказать, что полноценной организации перевозки груза, в частности опасного груза, такого как углеводородное сырье, в Арктике нет. Основные международные нормы по перевозке - Гааго-Висбийские и Гамбургские правила не содержат отдельных положений о перевозке груза в полярных водах.

Стоит отметить еще одну весьма популярную спекуляцию относительно Арктики, связанную с утверждением о том, что из-за климатических изменений ледяной покров в ближайшем будущем сократится на столько, что Северный Ледовитый океан откроется для нормальной навигации, которая будет не более сложной, нежели плавания в Атлантике или Тихом океане.

С начала столетия исследователи и научные центры публикуют значительное количество материалов, свидетельствующих о так называемом глобальном потеплении, которое, прежде всего, оказывает влияние на климат в высоких широтах и приводит к уменьшению количества льда в Арктике. Учеными высказываются разные точки зрения – от скорейшего освобождения ото льда прибрежных морей в Арктике до наступления значительного похолодания.

В любом случае, данный вопрос требует постоянного мониторинга, ведь целесообразность и выгода плавания по СМП напрямую зависит от изменений ледяного покрова в ближайшем будущем.

Для закрепления и уточнения многих вопросов, в том числе вышеупомянутых, при морской перевозке груза в полярных водах, представляется разумным ввести обязательное страхование при следовании по СМП, возможно создание международного фонда страхования. Данное обязательство закрепило бы дополнительные обязательства и гарантии при морской перевозке, в том числе по охране окружающей среды.

На уровне совершенствования договорных отношений в национальных правовых нормах РФ, представляется разумным, внести поправки в КТМ РФ в ст. 5.1. «Плавание в акватории Северного морского пути» в части уточнения перевозки опасных грузов в акватории СМП и установления контроля над этим.

Согласно Полярному кодексу, каждое судно должно иметь на борту специальное разрешение о допуске к навигации в полярных водах – Свидетельство полярного судна. Такое свидетельство судно может получить лишь после тщательной проверки на соответствие требованиям Кодекса. Данный документ выдается Администрацией государства флага судна или же специально уполномоченной государством организацией.

Соответственно, к судну предъявляется большое количество требований, что представляет собой дорогостоящий процесс и обуславливает сложности применения кодекса на практике. Именно неэффективность применения норм международного права государствами, с точки зрения механизмов принуждения граждан этого государства, послужит камнем преткновения в реализации инициативы. Судовладельцы и операторы портов также отмечают, что положения Полярного кодекса скажутся на росте капитальных и операционных затрат, что, в свою очередь, приведёт к повышению стоимости фрахта для грузоотправителей. В стратегической перспективе это обстоятельство может существенно снизить интерес к использованию Северного морского пути.

Таким образом, следует пересмотреть порядок получения Свидетельства полярного судна (унифицировать данную процедуру и упростить формальности) и требования, предъявляемые к суднам.

Перевозка углеводородного сырья морским транспортом в высоких широтах еще долгое время будет занимать важнейшее место в обеспечении экономики страны, следовательно, любые пробелы в законодательстве должны быть решены соответствующим образом на нужном этапе развития. Только должное правовое обеспечение, контроль и мониторинг со стороны государства будет способствовать безопасной и экономически эффективной морской перевозке груза.

Пристатейный библиографический список:

1. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС –74 / 78) (Лондон, 1 ноября 1974 года) (с изменениями и дополнениями)
2. Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МК МПОГ) от 27 сентября 1965 г.
3. Международный кодекс для судов, эксплуатируемых в полярных водах (Полярный кодекс), вступил в силу 1 января 2017 года. International code for ship operating in polar waters (Polar Code)
4. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ)
5. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Справочно-правовая система КонсультантПлюс, 2018.
6. Приказ Минтранса России от 17.01.2013 № 7 (ред. от 09.01.2017) «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» (Зарегистрировано в Минюсте России 12.04.2013 № 28120)
7. Коктейль науки и практики / Журнал «Морской бизнес Северо-Запада». СПб, 2015. №3(40). С.12-13.
8. Полярное право: монография / Т.Б. Мордвинова, А.С. Скаридов, М.А. Скаридова. М.: ЮСТИЦИЯ, 2017. С. 30-31.
9. Скаридова М.А. Правовое регулирование коммерческого использования ресурсов континентального шельфа // Сборник по итогам международной научно-практической конференции /ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова; ИМТМ. СПб: Изд-во ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, 2017. С.148-152

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО**Гревцов О.В.**

кандидат юридических наук,

доцент кафедры Международного и морского права ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова;

Скаридова М.А.

Старший преподаватель кафедры Международного и морского права

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

ПОНЯТИЕ И СУЩНОСТЬ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ

Аннотация: В статье на основе обобщения дискуссионных вопросов, связанных с определением понятия, сущности и системы политики и национальной морской политики, сформулировано авторское определение понятия «национальная морская политика», раскрыты его признаки, показана взаимосвязь функционально-целевой установки национальной морской политики с её идеологией и теорией. Обоснован подход к национальной морской политике как системе политико-правовых отношений, юридических норм, идей, взглядов, реализующихся в направлениях, формах и способах деятельности её субъектов по достижению национальных интересов государства на морских пространствах, морском дне и побережье в конкретный исторический период развития общества.

Ключевые слова: политика, национальная морская политика, морское право, морепользование.

CONCEPT AND NATURE OF NATIONAL MARITIME POLICY

Summary: In this article, based on the generalization of discussion issues related to the definition of the concept and nature of the national maritime policy, authors give their own definition of the concept of «national maritime policy», reveal its signs, determine the relationship of the functional-target installation of the national marine policy with its ideology and legal theory. The approach to national maritime policy as a system of political and legal relations, implemented in the directions, forms and methods of activities of its subjects to achieve the national interests has been justified.

Keywords: policy, national maritime policy, law of the sea, marine management

Основой любой методологии является категориально-понятийный аппарат, определение приоритетов важнейших для данного исследования категорий и понятий, их образующих признаков. Категории и понятия любой науки являются необходимыми формами научного мышления, ступенями и основой дальнейшего развития достигнутого знания¹. В источниках, в какой-либо мере касающихся проблем освоения и эффективного использования Мирового океана в интересах экономического развития и обеспечения безопасности страны, нет единства в определении таких понятий, как «политика», «национальная морская политика».

Термин *политика* имеет ключевое методологическое значение, относится к предмету философии, социологии, политологии². В данной статье нет необходимости рассматривать его детально. Поэтому используются уже устоявшиеся определения, наиболее соответствующие современным научным воззрениям.

Политика - это отношения между социальными общностями (классами, нациями, государствами), определяющие и реализующие направления, формы и способы их деятельности в борьбе за власть, коренные интересы и цели³. Политические отношения, их субъекты, интересы и цели этих субъектов, деятельность последних по достижению, организации и осуществлению государственной власти, направления, формы и способы такой деятельности, политические нормы и политическое сознание (идеология) - системообразующие составляющие политики. Основу политики составляет борьба социальных общностей (классов) за власть и всесторонняя деятельность государства по управлению социальными процессами⁴. Государство - основополагающий субъект политических отношений и политической деятельности⁵.

¹ Ленин В.И. Конспект книги Гегеля «Наука логики» // Полн. собр. соч. Т. 29. - М., 1973. С. 82-85.

² Рудич Ф.М. Политика как объект системного исследования: Философско-методологический анализ // Философская и социологическая мысль. 1989. № 1. С. 19-27; Андреев А.Л. Сущность политики как предмет философского анализа: Исторический и теоретический аспекты // Вестник Московского университета. Серия 7. Философия. 1990. № 3. С. 3-15; Федоркин Н.С. Политика как социальный феномен и предмет политической науки // Вестник Московского университета. Серия 18. Социология и политология. 1995. № 3. С. 45-51.

³ Ленин В.И. К вопросу о роли государства // Полн. собр. соч. Т. 33. - М., 1974. С. 340; Шахназаров Г.Х., Бурлацкий Ф.М. О развитии марксистско-ленинской политической науки // Вопросы философии. 1980. № 12. С. 13; Бурлацкий Ф.М. Ленин. Государство. Политика. - М., 1970. С. 47-48.

⁴ Туркин Л.П., Новицкий В.И. Принципы политики: ленинское методологическое наследие. - Свердловск, 1990; Азаров Н.И. Ленинское учение о политике и современность: Автореферат дисс. ... д. ф. н. - М., 1971; Борисенко В.В. Политика как категория исторического материализма: Автореферат дисс. ... к. ф. н. - М., 1974.

⁵ Ленин В.И. Буржуазные дельцы-финансисты и политики // Полн. собр. соч. Т. 23. - М., 1973. С. 259.

Политика есть концентрированное выражение экономики. Экономические (производственные) отношения составляют основу базиса, над которым возвышается политическая надстройка¹. Определяемая экономикой, политика обладает относительной самостоятельностью, независимостью и играет решающую роль не только в развитии экономики, но и всей социальной системы². Многообразие интересов и целей, направлений, форм и способов деятельности субъектов политических отношений по осуществлению своих интересов, детерминированных в конечном счёте разделением труда, развитием производительных сил, особенно средств производства, обуславливает многоуровневый и системный характер политики, ещё большее разнообразие её исторических форм и направлений, способов политической деятельности.

В сущности политики следует выделить две стороны, отражающие её двойственную, объективно-субъективную природу³. В научной литературе двойственная природа политики не получила должного освещения и анализа. С одной стороны, политика есть деятельность субъектов политических отношений и, как таковая, она носит объективный характер. С другой стороны, любая деятельность в силу её человеческой природы всегда опосредована сознанием людей. Интересы и цели субъектов политических отношений и политической деятельности являются самостоятельными элементами общественного сознания, отражением объективной стороны политики и формами выражения её субъективной стороны. Диалектическое единство и противоречивость объективного и субъективного в политике выражают необходимо-закономерный, естественноисторический характер политических процессов, политической деятельности, с одной стороны, и её субъективно-спонтанный, стихийный характер, с другой стороны.

Вопрос о системе политики также не получил должного научного анализа. В научной литературе нет единых критериев систематизации политики, нет четкого понятия системы политики. Даже в учебниках и учебных пособиях по политологии ведущих вузов России понятия системы политики нет⁴. В то же время понятие «система политики» не надуманное, а реальное понятие, отражающее действительные политические и научные реалии. Не случайно этот пробел стремятся восполнить специалисты и учёные отраслевых наук, давая своё понимание этого вопроса⁵. Систематизация политики позволяет не только выделить социальные приоритеты, разработать наиболее оптимальную стратегию политики в конкретных исторических условиях, но и определить предмет и специфические особенности того или иного направления или вида политики, критерии эффективности политики, в том числе в сфере морепользования.

Не претендуя на истину в последней инстанции, *систему политики* можно определить как совокупность её структурных элементов, отражающих единство, целостность и внутреннюю логику политических отношений, направлений, форм и способов политической деятельности. Основными критериями систематизации политики является характер, сфера и пространственно-временные рамки политических отношений и политической деятельности. По этим критериям политику можно классифицировать на следующие виды:

- внутренняя, то есть политика, проводимая внутри страны, государства;
- внешняя (международная) - политика, проводимая на международной арене;
- экономическая - политика в сфере производства;
- социальная - политика в социальной сфере;
- научно-техническая политика - политика в сфере развития науки и техники;
- военная (оборонная) политика - политика в сфере военного строительства и обороны страны;
- другие виды политики в зависимости от конкретной сферы или области политических отношений.

В рамках указанных видов политики возможна и более дробная её систематизация. Например, в экономической политике можно выделить её направления, характеризующие каждую отрасль экономики.

Для систематизации политики существенное значение могут иметь такие понятия, как «вид политики», «направление политики». *Вид политики* выражает определённую сферу политических отношений и политической деятельности, включающую совокупность относительно однородных направлений таких отношений и такой деятельности. *Направление политики* - это политика в строго определённой области однородных политических отношений и политической

¹ Маркс К. К критике политической экономии. Предисловие // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. Изд. 2-ое. С. 6-7.

² Энгельс Ф. Анти-Дюринг // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. Изд. 2-ое. Т. 20. С. 188-189.

³ Чагин Б.А. Объективные и субъективные факторы общественного развития // Материалистическая диалектика. В 5-ти томах. Т. 4. - М., 1984. С. 127.

⁴ Белов Г.А. Политология: Учебное пособие. М., 1996; Федосеев А.А. Введение в политологию: Учебное пособие. СПб., 1994; Политология: Учебник для юридических вузов / Под общей редакцией В.П. Сальникова и С.В. Степашина. - СПб., 1999.

⁵ Панченко П.Н. Советская уголовная политика. Общетеоретическая концепция борьбы с преступностью: её становление и предмет. Томск, 1988. С. 78-79; Исмаилов И.А. Преступность и уголовная политика. Баку, 1990. С. 99

деятельности. В этом смысле в рамках, например, социальной политики можно выделить политику в области образования, науки и техники, культуры, здравоохранения, демографии, семьи и т.п., где каждая составляющая означает определённое направление политики. Исходя из такой методологии, можно определить сущность, особенности, функции и место национальной морской политики в системе политики государства.

Морская доктрина Российской Федерации рассматривает национальную морскую политику как государственную политику Российской Федерации в области морской деятельности¹, т.е. как самостоятельный вид политики государства. Направления национальной морской политики подразделены на функциональные и региональные.

Функциональные направления национальной морской политики - это сферы морской деятельности в соответствии с их функциональным предназначением². Морская доктрина определяет их как области морской деятельности в соответствии с предназначением субъектов морской деятельности по изучению, освоению и использованию пространств и ресурсов Мирового океана. К ним относятся: а) деятельность в области морского транспорта; б) освоение и сохранение ресурсов Мирового океана; в) морские научные исследования; г) военно-морская и другие области морской деятельности³.

Региональные направления национальной морской политики - это области морской деятельности, связанные с особенностями отдельных регионов Российской Федерации и мира, объединённых общими физико-географическими, экономико-географическими, политико-географическими или военно-географическими характеристиками наиболее значимых для Российской Федерации территорий и акваторий. В качестве главных региональных направлений национальной морской политики Российская Федерация выделяет Атлантическое, Арктическое, Тихоокеанское, Каспийское, Индоокеанское и Антарктическое направления. Национальная морская политика на этих направлениях строится исходя из их специфических особенностей⁴.

В соответствии с Морской доктриной Российской Федерации, национальная морская политика - это определение государством и обществом целей, принципов, направлений, задач и способов достижения национальных интересов Российской Федерации на морском побережье, во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе Российской Федерации и в открытом море, а также практическая деятельность по их реализации⁵.

Однако приведённое определение понятия национальной морской политики не в полной мере учитывает ряд существенных моментов, являющихся для него системообразующими.

Во-первых, оно недостаточно точно определяет сущность национальной морской политики. Сущность любого явления или понятия - это определяющая его природу внутренняя сторона или совокупность нескольких сторон (связей), изменение которых неизбежно влечёт изменение этого явления (понятия)⁶.

Во-вторых, эти определения не принимают во внимание двойственную объективно-субъективную природу политики, относительно самостоятельной частью, формой которой является национальная морская политика.

В-третьих, в указанном определении не выясняется сущность, диалектика (взаимосвязь) и приоритетность различных составляющих национальной морской политики, связь последних с соответствующими (аналогичными) составляющими политики вообще.

В-четвёртых, указанные определения понятия национальной морской политики не отражают социальные условия современной России, определяющие сущность, направления, формы и способы национальной морской политики. Поясним более конкретно изложенные тезисы.

Сущность национальной морской политики нельзя сводить к двум её сторонам (идеи, доктринальные положения, а также практическая деятельность по их реализации⁷). Она является системой внутренне связанных между собой элементов. Такими элементами являются: политико-правовые отношения, юридические нормы, политико-правовая идеология (систематизированные идеи, взгляды), субъекты и их деятельность в конкретный исторический период развития общества. Они, эти элементы, органично взаимосвязаны существенными общими моментами, иерархичны и взаимодействуют между собой. В то же время они являются относительно

¹ Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом РФ 26.07.2015) // www.consultant.ru

² Скарин А.С. Морское право: учебник для бакалавриата и магистратуры. В 2 томах. Том 1: Международное публичное морское право - 3-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, 2017. С. 20.

³ Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом РФ 26.07.2015). Пп. 17, 18 // www.consultant.ru

⁴ Там же. Пп. 49, 50.

⁵ Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом РФ 26.07.2015). П. 1. // www.consultant.ru

⁶ Философский энциклопедический словарь / Редкол.: С.С. Аверинцев, Э.А. Араб-Оглы, Л.Ф. Ильичев и др. 2-е изд. - М.: Советская энциклопедия, 1989. С. 638

⁷ Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом РФ 26.07.2015) // www.consultant.ru

самостоятельными, имеют свою сущность и реализуются в присущих им формах. Выполняют характерные для них функции.

Существенными общими для них моментами являются:

- двойственный, то есть объективно-субъективный характер, присущий политике в целом и её составляющим – общественным отношениям, правовым нормам, правовой идеологии, субъектам, деятельности. Их объективность выражается в том, что они существуют не только и не столько в сознании, а в реальной действительности. Их носитель и источник – социальные силы – также имеет объективное, реальное проявление. Их субъективность заключается в их опосредованности сознанием субъектов политики, в присутствии в них идеальных форм выражения, что особенно характерно для правовой идеологии (правосознания);

- единый источник, носитель и единая движущая сила, каковыми являются субъекты национальной морской политики;

- принадлежность к элементам единой системы. Составляя единое целое, взаимодействуя друг с другом, они образуют новое качество – национальную морскую политику как таковую, то есть национальную морскую политику исторически определённого характера, типа и формы;

- деятельность социальных носителей (субъектов) как основная форма их внешнего выражения, её общие проявления - направления, формы и способы;

- единая социальная сущность - интересы и цели субъектов национальной морской политики.

Одновременно все указанные элементы национальной морской политики являются относительно самостоятельными, поскольку каждый из них имеет свою сущность, свои внешние формы выражения, реализует свои функции, занимает своё место в системе рассматриваемой политики.

Социальные отношения как определённые внутренние связи между субъектами национальной морской политики занимают приоритетное, определяющее место в её сущности и системе. Их содержанием являются права и обязанности субъектов национальной морской политики, реализующих свои коренные (социально-политические) интересы и цели. По характеру эти отношения являются не любыми связями, а политико-правовыми. Политическое начало в них выражается в том, что они являются отношениями между различными, разнородными социальными общностями, среди которых ведущее место занимают классы, социальные слои и группы, нации и государственные образования, имеющие различные и нередко противоположные социальные интересы и цели. Правовая природа отношений в сфере национальной морской политики выражается в юридических формах их проявления и функционирования.

Это не любые социальные связи, а связи в определённой области отношений - в области морской деятельности, морепользования.

Политико-правовые отношения являются определяющими, приоритетными в сущности национальной морской политики. Именно они выступают в качестве объективного источника, генератора и необходимого естественноисторического начала других элементов политики вообще и национальной морской политики в частности. Будучи сами обусловленными экономическими и другими факторами развития общества, его противоречиями, они вызывают становление, развитие и функционирование юридических норм, правовое регулирование национальной морской политики, их реализацию в деятельности её субъектов.

Юридические нормы являются исторически необходимой формой закрепления, внешнего выражения, фиксирования, внутренней организации политико-правовых отношений и соотносятся с последними как содержание и форма¹, где содержанием являются отношения, а формой – юридические нормы. Отношения определяют характер, сущность, структуру, содержание и функции правовых норм. Нормы в свою очередь относительно самостоятельны и оказывают несомненное обратное воздействие на отношения, придают им определённую социальную направленность и организацию². В то же время правовые нормы являются сугубо формальным абстрактно-логическим элементом национальной морской политики. Как правила поведения они сами нуждаются в реализации.

Деятельность – решающая составляющая национальной морской политики, интегрирующая в себе политико-правовые отношения, правовые нормы, правовые и научно-доктринальные идеи и взгляды. Как целенаправленное активное поведение деятельность представляет собой волевые социально осмысленные динамичные действия социальных общностей или их представителей с целью удовлетворения ими своих интересов и потребностей³.

¹ Иванов В.Г., Парнюк М.А. Методологическая функция категорий диалектики в научном познании // Материалистическая диалектика. В пяти томах. Т. II. / Под общ. ред. Ф.В. Константинова, В.Г. Марахова. М., 1982. С. 97-98.

² Бабаев В.К. Нормы права // Общая теория права: Курс лекций / Под общ. ред. В.К. Бабаева. Нижний Новгород, 1993. С. 283-285.

³ Карпунин В.А. Деятельность как способ существования человека // Философия: Учебник для юридических вузов / Под ред. И.И. Кального, В.А. Карпунина, В.П. Сальникова. СПб.: Санкт-Петербургский юридический институт МВД России,

Применительно к национальной морской политике деятельность имеет ряд существенных особенностей:

1. Её сущность составляют общественные отношения в области морепользования, которые регулируются нормами морского и иных отраслей права. Морепользование – это деятельность государств, физических и юридических лиц по разведке, разработке и эксплуатации морских ресурсов, военное и иное мореплавание, осуществляемое в коммерческих и некоммерческих целях, проведение научных исследований, строительство искусственных сооружений, осуществление туризма, археологии, а также иная деятельность, направленная на достижение иных целей, связанных с морскими пространствами и морским дном¹.

2. Сущность деятельности как магистральной составляющей национальной морской политики включает две стороны. Первая – это материализованные формы социально активного урегулированного законом поведения. Такими формами поведения являются направления, формы и способы деятельности, в своей совокупности и взаимосвязи образующих практику национальной морской политики.

Вторая сторона деятельности носит *идейно-теоретический, абстрактно-логический, доктринальный характер*. По своей природе она является мыслительной, идеальнотеоретической деятельностью. Её можно именовать как *теорию и идеологию* национальной морской политики.

Как теория национальная морская политика является системой категорий, понятий, научных концепций, доктрин и им подобных форм научного знания с той или иной мерой адекватности отражающих жизненные реалии в сфере морепользования.

Как идеология национальная морская политика есть система идей, взглядов, оценок, установок, планов, программ и им подобных логических образований в области морской деятельности, выражающих интересы и цели их социальных носителей.

Интересы как осознанные потребности социальных общностей² и цели как логические модели желаемых (ожидаемых) внешних изменений (результатов деятельности)³ составляют идеальную основу национальной морской политики и, прежде всего, деятельности её субъектов. Интересы и цели служат идеальным мотивом и внутренней движущей силой деятельности, обеспечивающим единство и целостность всех составляющих национальной морской политики, её теории и практики. Формирует и определяет интересы и цели идеология, правовая идеология.

Правовая идеология как система взглядов господствующих социально-политических сил на сущность, место и роль права и правовых средств (методов) в функционировании и развитии социальной системы⁴ является идейнотеоретическим основанием национальной морской политики, её обоснованием. Она определяет социальную сущность, характер, направленность, уровень развития национальной морской политики, её направления, формы, способы, средства. Она реализует в национальной морской политике мировоззренческую, методологическую, социально-ориентирующую, прогностическую и иные функции. Отсюда правовая идеология – системообразующий компонент национальной морской политики.

Единство идейнотеоретической, абстрактно-логической и деятельно-практической сторон составляет сущность национальной морской политики. Творческая, эвристическая сторона национальной морской политики, несмотря на свою производность от деятельно-практической стороны, является решающей, так как именно она определяет реальность и эффективность этой политики.

В свою очередь научно-теоретическая (доктринальная) и деятельно-практическая стороны национальной морской политики являются одновременно и единой, и противоречивой системой, постоянно взаимодействуют друг с другом. Их единство состоит в объектах и субъектах национальной морской политики, в механизме её реализации, целенаправленной деятельности, противоречивость – в противоположности теории и практики, в противоречиях между ними.

3. Деятельность по достижению национальных интересов государства на морских пространствах, морском дне и побережье – не просто вид и направление политики. Она представляет собой *особый вид* государственной, *политической* деятельности, поскольку осуществляется государством или от имени государства, в его интересах, в юридических и неюридических формах, определяемых государством. По своей сущности эта деятельность, так или иначе, выражает интересы и цели различных социальных общностей, общества, его слоёв, граждан.

Субъекты – основополагающий системообразующий элемент национальной морской политики. Они в интегрированном виде являются её источником, носителем, движущей и

1996. С. 473-489; Философский энциклопедический словарь / Редкол.: С.С. Аверинцев, Э.А. Араб-Оглы, Л.Ф. Ильичев и др. 2-е изд. М.: Советская энциклопедия, 1989. С. 160.

¹ Скаридов А.С. Указ. соч. С.39.

² Карпунин В.А. Указ. соч. С. 473.

³ Там же. С. 478.

⁴ Collin S. Studing Ideologies: An investigation into the marxist theory of ideology and law. N.Y.,1979. P.7,75-80; Вихров А.А. Вопросы теории и практики военно-правовой идеологии США. СПб, 1996. С. 41.

решающей силой, главным элементом её механизма, синтезом материальной, деятельно-практической и идейно-теоретической, доктринальной сторон. Именно их интересы и цели воплощают в себе диалектическое единство всех составляющих национальной морской политики - политико-правовых отношений, правовых норм, правовой идеологии, её теории и практики. Они, их интересы и цели, определяют и решают все остальные составляющие национальной морской политики, её эффективность и результаты.

В литературе нет единого понимания круга субъектов национальной морской политики. В соответствии с Морской доктриной Российской Федерации, субъектами национальной морской политики выступают государство и общество. Государство осуществляет национальную морскую политику через федеральные органы государственной власти и органы государственной власти субъектов Российской Федерации. Общество участвует в формировании и реализации национальной морской политики через органы местного самоуправления, заинтересованные общественные объединения и предпринимательское сообщество, действующие на основе Конституции Российской Федерации и законодательства Российской Федерации¹.

Важным признаком понятия национальной морской политики является её *функционально-целевая установка*. В общем плане она формируется политикой и идеологией государства, определяется его общественным и государственным строем, реализуется определенным видом деятельности - морепользованием. Конкретно эта установка разрабатывается носителями и распространителями правовой идеологии. Правовая идеология как форма идеологии государства по-разному реализует свои функции. Она может способствовать развитию и повышению эффективности национальной морской политики или замедлять процесс её реализации, что в свою очередь зависит от характера, социальной направленности и содержания этой идеологии. Противоречивость этой идеологии резко снижает её социальную эффективность, повышает элемент стихийности в осуществлении национальной морской политики.

Официально, то есть согласно Морской доктрине, основные цели национальной морской политики заключаются в реализации и защите национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане и укреплении позиций Российской Федерации среди ведущих морских держав.

В качестве основных целей национальной морской политики выступают: а) сохранение суверенитета во внутренних морских водах, территориальном море, а также в воздушном пространстве над ними, на дне и в недрах; б) реализация юрисдикции и защита суверенных прав в исключительной экономической зоне на разведку, разработку, транспортировку и сохранение природных ресурсов, находящихся на дне, в его недрах и в покрывающих водах, управление этими ресурсами, производство энергии путем использования воды, течений и ветра, создание и использование искусственных островов, установок и сооружений, проведение морских научных исследований и сохранение морской среды; в) реализация и защита суверенных прав на континентальном шельфе Российской Федерации по разведке и разработке его ресурсов; г) реализация и защита свободы открытого моря; д) обеспечение сохранения человеческой жизни на море; е) защита территории Российской Федерации от агрессии с океанских и морских направлений, охрана государственной границы Российской Федерации на море; ж) обеспечение устойчивого экономического и социального развития страны; з) сохранение морских природных систем и рациональное использование их ресурсов².

Объективно эти цели соответствуют сущности и функциональному предназначению национальной морской политики современной России. Функции национальной морской политики можно представить в виде иерархичной системы относительно самостоятельных элементов, выражающих специфику её субъектов, их место в системе политики, компетенцию, характер и направления деятельности (нормотворческие, регулятивные, контрольные, военно-оборонительные, транспортно-логистические, организационно-административные, исполнительно-распорядительные, научно-исследовательские, материально-ресурсные, природоохранные и др.). Единство и взаимосвязь доктринальной и деятельно-практической сторон национальной морской политики обуславливает и единство, взаимосвязь всех её функций.

Конкретный исторический период развития общества – важный составляющий компонент рассматриваемой политики. Он определяет национальную морскую политику исторически определённого характера, типа и формы, выражает необходимо-закономерный, естественноисторический характер политических процессов, политической деятельности, отражает социальные условия исторически определённого общества, определяющие сущность, направления, формы и способы национальной морской политики.

Таким образом, анализ составляющих национальной морской политики позволяет определить её как *систему политико-правовых отношений, юридических норм, идей, взглядов, реализующихся в направлениях, формах и способах деятельности её субъектов по достижению*

¹ Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом РФ 26.07.2015). П.2 // www.consultant.ru

² Там же. Пп.6,7.

национальных интересов государства на морских пространствах, морском дне и побережье в конкретный исторический период развития общества.

Пристатейный библиографический список:

1. Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом РФ 26.07.2015) // www.consultant.ru
2. Азаров Н.И. Ленинское учение о политике и современность: Автореферат дисс. ... д. ф. н. - М., 1971;
3. Андреев А.Л. Сущность политики как предмет философского анализа: Исторический и теоретический аспекты // Вестник Московского университета. Серия 7. Философия. 1990. № 3. С. 3-15;
4. Бабаев В.К. Нормы права // Общая теория права: Курс лекций / Под общ. ред. В.К. Бабаева. Нижний Новгород, 1993. С. 283-285.
5. Белов Г.А. Политология: Учебное пособие. М., 1996;
6. Борисенко В.В. Политика как категория исторического материализма: Автореферат дисс. ... к. ф. н. - М., 1974.
7. Бурлацкий Ф.М. О развитии марксистско-ленинской политической науки // Вопросы философии. 1980. № 12. С. 13;
8. Бурлацкий Ф.М. Ленин. Государство. Политика. - М., 1970. С. 47-48.
9. Вихров А.А. Вопросы теории и практики военно-правовой идеологии США. СПб, 1996. С. 41.
10. Иванов В.Г., Парнюк М.А. Методологическая функция категорий диалектики в научном познании // Материалистическая диалектика. В пяти томах. Т. II. / Под общ. ред. Ф.В. Константинова, В.Г. Марахова. М., 1982. С. 97-98.
11. Исмаилов И.А. Преступность и уголовная политика. Баку, 1990. С. 99
12. Карпунин В.А. Деятельность как способ существования человека // Философия: Учебник для юридических вузов / Под ред. И.И. Кального, В.А. Карпунина, В.П. Сальникова. СПб.: Санкт-Петербургский юридический институт МВД России, 1996. С. 473-489;
13. Ленин В.И. К вопросу о роли государства // Полн. собр. соч. Т. 33. - М., 1974. С. 340; Шахназаров
14. Ленин В.И. Конспект книги Гегеля «Наука логики» // Полн. собр. соч. Т. 29. - М., 1973. С. 82-85.
15. Ленин В.И. Буржуазные дельцы-финансисты и политики // Полн. собр. соч. Т. 23.- М., 1973. С. 259.
16. Маркс К. К критике политической экономии. Предисловие // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. Изд. 2-ое. С. 6-7.
17. Панченко П.Н. Советская уголовная политика. Общетеоретическая концепция борьбы с преступностью: её становление и предмет. Томск, 1988. С. 78-79;
18. Туркин Л.П., Новицкий В.И. Принципы политики: ленинское методологическое наследие. - Свердловск, 1990;
19. Рудич Ф.М. Политика как объект системного исследования: Философско-методологический анализ // Философская и социологическая мысль. 1989. № 1. С. 19-27;
20. Скаридов А.С. Морское право: учебник. В 2 томах. Том 1: Международное публичное морское право - 3-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, 2017. С. 20.
21. Федоркин Н.С. Политика как социальный феномен и предмет политической науки // Вестник Московского университета. Серия 18. Социология и политология. 1995. № 3. С. 45-51.
22. Федосеев А.А. Введение в политологию: Учебное пособие. СПб., 1994; Политология: Учебник для юридических вузов / Под общей редакцией В.П. Сальникова и С.В. Степашина. - СПб., 1999.
23. Философский энциклопедический словарь / Редкол.: С.С. Аверинцев, Э.А. Араб-Оглы, Л.Ф. Ильичев и др. 2-е изд. М.: Советская энциклопедия, 1989. С. 638
24. Чагин Б.А. Объективные и субъективные факторы общественного развития // Материалистическая диалектика. В 5-ти томах. Т. 4. М., 1984. С. 127.
25. Энгельс Ф. Анти-Дюринг // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. Изд. 2-ое. Т. 20. С. 188-189.

Чернушкин И.А.

студент ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ РОССИЙСКОГО И НОРВЕЖСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВ В РЕГУЛИРОВАНИИ ОТНОШЕНИЙ АРКТИЧЕСКОГО ТУРИЗМА

Аннотация: статья посвящена сравнительному анализу законодательств России и Норвегии в отношении регулирования рекреационной деятельности в арктическом регионе, а также выявлению недостатков и проблем Российского законодательства в отношении арктического туризма и предполагаемых стратегий их решения.

Ключевые слова: рекреационная деятельность, арктический туризм, внутреннее законодательство Норвегии об арктическом туризме, набор инструментов устойчивого развития Арктики.

COMPARATIVE ANALYSIS OF RUSSIAN AND NORWEGIAN LEGISLATIONS IN REGULATION OF ARCTIC TOURISM RELATIONS

Summary: the article is devoted to a comparative analysis of the laws of Russia and Norway regarding the regulation of recreational activities in the Arctic region, as well as the identification of shortcomings and problems of Russian legislation regarding Arctic tourism and the proposed strategies for their solution.

Keywords: recreational activities, the Arctic tourism, Norway's domestic legislation on Arctic tourism, a set of tools for sustainable development of the Arctic.

Туризм в Арктике имеет большое значение для позиционирования Арктических держав в международном сообществе и устойчивого экономического развития Арктического региона. Арктический туризм – явление достаточно молодое и имеющее свою специфику из-за особых природных условий, а потому, требующее особого государственного контроля и регулирования, что может в дальнейшем решить ряд проблем, которые не представляется возможным решить на уровне туроператоров.

Арктический регион, как известно, имеет секторальное деление, и по такому принципу делится на пять секторов-регионов, каждый из которых контролируется одной из пяти крупнейших Арктических держав: Россией, Канадой, США, Данией и Норвегией. Разумеется, большинство этих государств имеет своё законодательство в отношении регулирования рекреационной деятельности в Арктическом регионе. Однако особое внимание в данном исследовании будет уделено законодательствам России и Норвегии.

Правительство Российской Федерации достаточно давно осознало необходимость закрепления за Арктикой статуса особой зоны, уделения особого внимания её развитию, в том числе, создания законодательной базы. Однако на данный момент не существует конкретного единого законодательного акта, который бы регулировал отношения в сфере Арктического туризма, что значительно усложняет реализацию государственной политики в отношении туристической деятельности в Арктической зоне России. На сегодняшний день, главным нормативно-правовым актом, регулирующим туристские отношения РФ является Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации»[1]. Данный закон, разумеется, охватывает большой спектр сфер и направлений в обеспечении туристской деятельности, однако в их числе отсутствует направление Арктического туризма. Потому, в процессе отношений, связанных с арктическим туризмом, возникает множество противоречий ввиду использования в урегулировании данных отношений положений Федерального закона, применимых к так называемому обычному туризму, но никак не уместных в отношении арктического туризма по причине особых (экстремальных) погодных условий, уязвимости окружающей природной среды и труднодоступности, что требует использования неординарных инструментов урегулирования отношений, несвойственных для применения в сфере обычного туризма.

В данном отношении, такая арктическая держава, как Норвегия, безусловно, опережает РФ в вопросах Арктического туризма, поскольку имеет ряд преимуществ, связанных с наличием более развитой и широкой системы нормативно-правовых актов по регулированию туристской деятельности в Арктическом регионе.

Норвежская правовая система в сфере Арктического туризма и иной деятельности в Арктике сформировалась постепенно, от одного закона к другому. Так, в норвежском документе «Стратегия правительства в северных регионах» от 2006 года представлены основные видения и направления политики в данной области[2]. Он охватывает многие отрасли деятельности в Арктике, к которым относится и арктический туризм. Выделение арктического туризма, как отдельной сферы деятельности, обособленной от обычной туристской деятельности, является, пожалуй, одним из главных отличий и преимуществ норвежской законодательной системы в

отношении Арктического туризма от российской. Для России важно произвести данное обособление Арктического туризма от обычного, главным образом, исходя из специфики данного региона.

Как известно, существует множество различных направлений устойчивого развития туризма. По мнению Всемирной туристической организации, устойчивым является «туризм, который полностью учитывает текущие и будущие экологические, экономические и социальные последствия в процессе удовлетворения нужд всех заинтересованных сторон»[3]. Развитие Норвегией Арктики, как привлекательного туристического направления, также строится на принципах устойчивости и долгосрочном соблюдении интересов местных коренных жителей, окружающей среды и бизнеса. Для того, чтобы придерживаться этих принципов, Норвегия в апреле 2017 года обновила национальную арктическую стратегию. В документе изложены главные политические приоритеты Норвегии в Арктике, в число которых также вошли:

1. Содействие развитию наземного бизнеса в Арктике.
2. Сохранение культуры и обеспечение жизнедеятельности коренных малочисленных народов Арктики.
3. Дальнейшее развитие инфраструктуры на севере [4].

России необходимо также стремиться к выработке чётких целей и приоритетов развития и регулирования Арктического туризма. Безусловно, существует так называемая «Стратегия развития туризма в Российской Федерации», которая определяет основные общие направления развития туризма в России, однако конкретного круга практических рекомендаций, увы, она не содержит[5].

Разумеется, арктический туризм подразумевает под собой непосредственное пребывание человека на территории и в условиях Арктики, с целью осуществления определённой деятельности. Однако, деятельность человека в условиях взаимодействия с окружающей средой, часто приводит к неотвратимым последствиям негативного характера для местной флоры и фауны. Поэтому особенно необходимым условием осуществления туристской деятельности в Арктике является создание заповедных зон и иных охраняемых территорий, а также нормативно-правовых актов, закрепляющих особый статус данных территорий и вводящих строгую систему санкций. Власти Норвегии позаботились о сохранении природных объектов в условиях набирающего обороты арктического туризма, создав множество заповедников в зоне Арктики, а также законы об охране этих природных зон с чётко прописанной системой правил поведения в данных заповедниках и санкций за их нарушение. Так, норвежский закон «Об охране окружающей среды архипелага Свальбард» устанавливает комплекс правил, которые необходимо соблюдать на территории заповедника, а также регламентирует виды нарушений и санкции, предусмотренных за их совершение (от материальной компенсации в виде денежного штрафа, до заключения под стражу на определённый срок)[6]. В России также существует свой национальный парк «Русская Арктика». Однако положения, дающие основные понятия о правилах поведения в парке, никак не регламентируются на законодательном уровне и носят рекомендательный характер, не предусматривающий системы санкций за их нарушения, что никак не может гарантировать целостность и сохранность окружающей среды арктического национального парка[5].

Одна из основных проблем арктического туризма - это проблема обеспечения возможности быстрого и беспрепятственного оказания квалифицированной медицинской помощи. На территории Арктики она встаёт особенно остро из-за экстремальных климатических условий данного региона, увеличивающих вероятность возникновения внештатных ситуаций. Эта проблема является и по сей день одной из самых сложных как для Норвегии, так и для России. Несмотря на обязательность медицинской страховки для совершения туристической поездки в Арктику, вопрос оказания срочной медицинской помощи на месте до сих пор остаётся в зачаточном состоянии. Так, на архипелаге Шпицберген – популярном туристическом направлении, на данный момент практически отсутствует медицинская система – на территории архипелага существует всего лишь одна больница экстренной помощи, а медицинская страховка международного образца, предусматривающая эвакуацию с территории острова воздушным путём, остаётся, пожалуй, единственным средством обеспечения медицинской помощи.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что на сегодняшний день, российская нормативно-правовая система по реализации и регулированию рекреационной деятельности в Арктике, по сравнению с норвежской, находится в весьма недоработанном и несовершенном состоянии, что требует особого внимания российских властей к проблеме регламентации и унификации разрозненных нормативно-правовых актов о регулировании деятельности в Арктике, существующих на сегодняшний день. Многие из этих актов не содержат чётких формулировок относительно туризма в Арктике и иной человеческой деятельности в данном регионе, и порой противоречат друг другу. Именно поэтому, в условиях растущего спроса в сфере арктического туризма, необходима масштабная кодификация этого разрозненного комплекса нормативно-правовых актов в единый Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Арктике»,

который бы в полной мере осуществлял рациональное регулирование туристских отношений в арктической зоне.

Пристатейный библиографический список:

1. Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_12462/
2. Закон об охране окружающей природной среды архипелага Свальбард [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.regjeringen.no/en/dokumenter>
3. «Стратегия правительства Норвегии в северных регионах». 2006. Электронный ресурс: URL: <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/vedlegg/strategiru.pdf>
4. The official website of The World Tourism Organization (UNWTO) / Официальный сайт Всемирной туристской организации [электронный ресурс]. URL: <http://sdt.unwto.org>
5. New Building Blocks in the North. The next Step in the Governments High North Strategy. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.regjenringen.no>
6. Полярное право: монография / Т.Б. Мордвинова, А.С. Скаридов, М.А. Скаридова. М.: ЮСТИЦИЯ, 2017
7. Цветкова Ю.С. Некоторые вопросы, связанные с осуществлением Арктического туризма, не урегулированные российским законодательством // Океанский менеджмент. № 1, 2018. С.117-124



Информация для авторов

К публикации принимаются только материалы, соответствующие профилю периодического издания. Они должны быть актуальными, новыми, иметь научную и практическую значимость.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

На первой странице указывается:

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

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

Учебный центр «Океанский менеджмент»

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

Задача Центра состоит в повышении образования в области морского права.

Основным направлением деятельности является проведение:

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

Наши программы:

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

WWW.OCEANLAW.RU

+7 (812) 495 – 13 - 91

ПРИГЛАШАЕМ НА НАШ ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ КУРС

ПОЛЯРНОЕ ПРАВО

Данный курс – это авторская разработка специалистов Агентства, составленная на основе научных исследований и опыта практического применения.

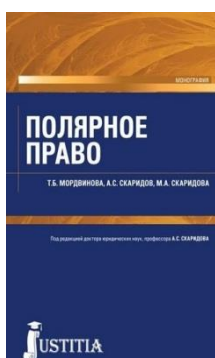
72 часа / 8 недель (удостоверение о повышении квалификации)

Целями освоения курса являются изучение основ полярного права и содержания арктического законодательства как правовой базы становления Арктики, формируемого в ходе глобальных процессов консолидации государства и общества.

Задача курса заключается не только в изучении действующих правовых институтов полярного права, но и в осмыслении проблем законотворчества в области устойчивого развития Арктики, как федерального законодательства, так и составляющую часть системы российского законодательства.

WWW.OCEANLAW.RU

+7 (812) 495 – 13 – 91



Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С., Скаридова М.А.

Полярное право. Монография. М.: Юстиция, 2017. 396 с.

В книге на основе анализа и систематизации важнейших международно-правовых и национально-правовых источников, публикаций, изданных за последние годы ведущими научными центрами, монографий и иных работ российских и зарубежных специалистов излагаются основные положения современного международного и национального права, регулирующих деятельность в полярных пространствах, сопоставляются и оцениваются различные научные доктрины и высказываются собственные суждения о возможном развитии международной и российской нормативной базы.

ПО ВОПРОСАМ ПРИОБРЕТЕНИЯ — mla@oceanlaw.ru



[Скаридов А.С. Морское право. В 2т. Т.1. Международное публичное морское право: учебник для бакалавриата и магистратуры. — М.: Издательство Юрайт, 2017. — 402 с.]

[Скаридов А.С. Морское право. В 2т. Т.2. Международное морское коммерческое право: учебник для бакалавриата и магистратуры. — М.: Издательство Юрайт, 2017. — 255 с.]

В учебнике рассматриваются основные положения международного морского права, проанализированы и систематизированы важнейшие международно-правовые и национально-правовые источники и иные публикации российских и зарубежных специалистов в области морского права, сопоставляются и оцениваются различные научные доктрины. Наряду с публично-правовыми нормами анализируются нормы международного частного права, регламентирующие морские перевозки и иные аспекты морепользования; оценивается развитие российского морского права в контексте эволюции национальной морской политики.



Скаридов А.С. Правовое обеспечение профессиональной деятельности. Морское право: учебник для СПО / А.С. Скаридов. М.: Юрайт, 2018. 355с. (Серия: Профессиональное образование).

В учебнике рассматриваются основные положения международного морского права, проанализированы и систематизированы важнейшие международно-правовые и национально-правовые источники и иные публикации российских и зарубежных специалистов в области морского права, сопоставляются и оцениваются различные научные доктрины. Наряду с публично-правовыми нормами анализируются нормы международного частного права, регламентирующие морские перевозки и иные аспекты морепользования; оценивается развитие российского морского права в контексте эволюции национальной морской политики. Книга предназначена для

студентов вузов и факультетов, обучающихся по специальности «Юриспруденция», юристов-международников, курсантов морских училищ.