



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

**ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ**

Выпуск 2(3) 2018

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: mla@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).

В оформлении обложки журнала использована картина И.К. Айвазовского «Вид Петербурга».

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Бразовская Я.Е., Ручкина Г.Ф.

Антропогенное воздействие на антарктическую среду и международное право..... 4

Скаридова М.А.

К вопросу о международно-правовом содержании понятия «морское трансграничное месторождение»..... 10

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Бразовская Я.Е.

Общие положения правового регулирования лоцманской проводки в Финляндии..... 16

Зайцева А.И.

Некоторые аспекты подъема затонувшего имущества..... 23

Исайчева А.

Лицензирование деятельности грузовых перевозок морским и водным транспортом..... 25

Капустина М.А., Удовиков И.О.

Лоцманская проводка и морское страхование..... 27

Колтакова А., Панкова В., Цветкова Ю.С.

Некоторые вопросы правового регулирования окружающей среды Арктики и Антарктики.. 30

Митина В.

Правовое регулирование режима черноморских проливов..... 33

Мордвинова Т.Б.

Экономика морских перевозок в Арктике..... 36

Овчинникова Е.В., Цветкова Ю.С.

Некоторые вопросы, касающиеся аннулирования и приостановления действия дипломов членов экипажа..... 41

Цветкова Ю.С.

Некоторые вопросы правового регулирования арктического туризма в Российской Федерации..... 43

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Васильева Е.А.

Россия и Германия: долгий путь к взаимному признанию иностранных судебных решений. 47

Воронцова Ю.Д., Коцкая В.А.

Разногласия России и Японии по «северным территориям»..... 51

Екимова Е., Честикина А.

Спорные положения договора о разграничении Баренцева моря..... 55

Никандрова А.В., Хрисанфова М.С.

Анализ правоприменительной практики при разрешении спора о делимитации континентального шельфа между Тунисом и Ливией..... 58

Протопопова П.

Сравнительный анализ терминологического аппарата и юридического содержания норм российского и иностранного законодательства, регулирующих зарубежную инвестиционную деятельность..... 61

Информация для авторов..... 66

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО**Бразовская Я.Е.***доцент кафедры международного и морского права**ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова***Ручкина Г.Ф.***д.ю.н., профессор кафедры международного и морского права**ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова;**заведующая кафедрой предпринимательское и корпоративное право**Финансового университета при правительстве РФ***АНТРОПОГЕННОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА АНТАРКТИЧЕСКУЮ СРЕДУ И
МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО**

Аннотация: Глобальное потепление, причиной которого в том числе стало антропогенное воздействие, доступность ранее скрытых льдами пространств ставит перед мировым сообществом новые вопросы, в частности по делимитации, промышленной разработки минеральных ресурсов континентального шельфа Антарктики. В настоящей статье авторы на основе анализа международно-правового регулирования правового режима антарктических пространств, предположили возможным принятие специального правового режима континентального шельфа Антарктики и заключение двухсторонних соглашений о разграничении морских пространств как вариант разрешения проблемы разграничения морских пространств в указанном регионе.

Ключевые слова: полярные пространства, Антарктика, делимитационные разногласия, континентальный шельф, промышленная разработка и добыча минеральных ресурсов.

**CURRENT HUMAN IMPACT ON ANTARCTIC ENVIRONMENT AND
INTERNATIONAL LAW**

Summary: Global warming, which was caused by anthropogenic impact, the availability of previously hidden ice spaces and natural resources will pose new questions to the world community in particular on the delimitation, industrial development of mineral resources of the continental shelf of Antarctica. In this article, the authors based on the analysis of international legal regulation of the legal regime of Antarctic spaces, suggested the possible adoption of a special legal regime of the continental shelf of Antarctica and the conclusion of bilateral agreements on the delimitation of Maritime spaces as a solution to the problem of Maritime spaces in the region.

Keywords: polar spaces, Antarctic region, delimitation disputes, continental shelf, industrial development and production of mineral resources

Антарктида, возможно, самый удивительный и загадочный континент нашей планеты. Расположенный «напротив Арктики» это самая большая и холодная в мире пустыня, самый высокий континент Земли и, в то же время малоизученный. Удаленность, постоянный ледниковый покров континента и исключительно суровые погодные условия, по-видимому, повлияли и на правовой статус антарктических территорий и правовой режим их использования – участники соглашения 1959 г.¹ словно «отрезали» южную полярную область², от возможного распространения ядерного оружия и проведения любых мероприятий военного характера³, не позволив себе попытку хоть какой-то регламентации разработки минеральных ресурсов.

Конечно, проводя параллель с арктической активностью, следует отметить, что «политическая температура» в Арктике значительно превышает ту, которая наблюдается на противоположном полюсе. Однако, если совсем недавно наблюдались лишь вялые попытки антарктических претензий на делимитацию, то в последнее время все больше исследований делают выводы о том, что ближайший недостаток жизненно важных для человека ресурсов будет связан с недостатком воды⁴. Несомненно, дефицит воды угрожает сотням миллионов людей во всем мире и приводит к наращиванию конкуренции за получение доступа к имеющимся скудным ресурсам, что может усугубить застарелые проблемы в области безопасности и породить новые⁵. А вот как раз доступ к запасам льда в Антарктиде откроет почти 80 % всего запаса пресной воды на планете, - чем не ресурс достойный ожесточенной soft law-political struggle.

¹ Имеется в виду Договор об Антарктике 1959 г. подписанный в Вашингтоне и вступивший в силу 23.06.1961 г. после подписания 12 государствами - первоначальными участниками договора.

² Которая практически составляет около 50 миллионов квадратных километров или 10 % площади планеты, а сам материк в два раза превышает по площади Европу. Режим доступа: <https://ria.ru/spravka/20141130/1035503295.html>

³ Статья I Договора об Антарктике 1959 г.

⁴ Кушнаренко А. Дефицит пресной воды: проблемы и способы решения 28.05.2015 Режим доступа: <http://thewallmagazine.ru/lack-of-fresh-water/>

⁵ Выступление генерального секретаря ООН Пан Ги Мун на заседании Совета Безопасности в 2011 г. Режим доступа: <http://www.un.org/ru/sections/issues-depth/water/index.html>

Кроме того, при сегодняшнем уровне изученности можно говорить о высокой вероятности присутствия в недрах Антарктиды разнообразных видов минерального сырья. По заключению ученых, в Антарктиде возможно находится около 900 существенных месторождений рудного сырья. Самые крупные из них уже обнаружены - нашли медь, сернистое железо, молибден. По данным английских ученых, в недрах шестого континента находятся залежи угля, а американские ученые утверждают, что в Антарктиде есть нефть и золото¹.

И все же, если говорить об иных ресурсах, то по сравнению с Арктикой, Антарктика самая неразведанная приполярная область, на которой вполне обоснованно можно предположить наличие запасов углеводородов². И даже малоизученность позволяет экспертам настаивать на том, что потенциальный объем углеводородного сырья, находящегося на шельфе антарктических морей, может составить от 35 до 51 млрд тонн условного топлива³.

Считается, что Антарктика - это единственный континент, где отсутствует история населения этих пространств человеком⁴, хотя в настоящее время это наиболее «густонаселенная» учеными ледниковая среда⁵. Парадоксально то, что данное обстоятельство вовсе не означает отсутствие территориальных притязаний на антарктические пространства. Эти притязания имеют, как минимум, семь стран: Аргентина, Австралия, Великобритания, Новая Зеландия, Норвегия, Франция и Чили⁶. Однако, на наш взгляд, эти притязания носят скорее исторический характер. Тем не менее, представим себе, что «климатические сценарии потепления», которые рисуют нам ученые, станут реализовываться. Если все ледники материка растают, то Антарктида станет архипелагом (скоплением островов)⁷ и вопрос территориальных притязаний окрасится уже в более яркие краски.

Однако, в настоящее время, береговые очертания Антарктиды, хоть выше арктической береговой черты, но представляют собой практически статичные береговые ледовые припаи, представляющих собой почти на всем протяжении ледниковые барьеры, высота которых над уровнем моря меняется от нескольких до десятков метров. Из общей протяженности береговой линии Антарктиды (30 тысяч км) 92% приходится на ледяные берега и лишь 8% - на скальные. Южный океан является глубоководным бассейном. Области с глубинами 3000 м занимают около 77% общей площади океана. Антарктический шельф вследствие огромной ледниковой нагрузки погружен на глубину до 500 м и простирается сравнительно узкой полосой: в среднем около 280 км⁸.

Однако, представим, что уже сейчас ресурсный интерес к Антарктике может стать сопоставимым с Арктикой и тогда также как и на Севере вопрос делимитационных разногласий может в одночасье значительно обостриться.

Сurrently, конвенционной делимитации антарктических пространств как, впрочем, и арктических не существует. По мнению А.Скаридова, в международно-правовой доктрине высказывается как минимум три точки зрения на этот счет, а именно: это районы, находящиеся вне юрисдикции какого-либо государства, на которые действуют нормы международного права; это районы совместного использования государств (теория кондоминиума управление должно осуществляется всеми державами с помощью международной организации); деление на секторы, полностью принадлежащие различным государствам⁹.

Если в отношении первых двух точек зрения ситуация относительно понятна, то в отношении теории секторального разграничения ситуация не такая однозначная. Стоит отметить, что большинство приарктических стран отрицают секторальное разграничение, однако, совсем не обязательно, что ситуация в Антарктике вызовет схожую реакцию¹⁰, с учетом ранее упоминавшихся притязаний, носящих секторальный характер. В целях закрепления прав на

¹ ИТАР-ТАСС. Режим доступа: <http://helionews.ru/33422>.

² Прогноз углеводородных ресурсов Антарктики базируется преимущественно на материалах структурно-тектонического районирования, осуществляемого с помощью дистанционных геофизических методов, палеотектонических реконструкций и геосторического анализа.

³ Антарктика: история и проблемы. ТАСС 03.07.2013. Режим доступа: <http://tass.ru/spravochnaya-informaciya/628230>.

⁴ Linda Nowlan. Arctic Legal Regime for Environmental Protection. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, p. 41.

⁵ Приблизительно 29 государств проводят сезонные (летние) и круглогодичные исследования на континенте и в прибрежной зоне. Количество ученых, занимающихся научными исследованиями на континенте и его близлежащих островах, составляет около 4000 летом, до 1000 зимой; кроме того, около 1000 специалистов, включая судовые команды, находятся в водах примыкающих к континенту. На 2004 г. наибольшее количество исследователей в летний период проводили США (приблизительно 1100), Россия, Чили и Аргентина (300), Австралия (200) и Великобритания (192). Зимой – Россия, Чили и Аргентина (приблизительно 200) и США (120–130). В Антарктиде существует 42 станции, функционирующих круглый год (России и Аргентине принадлежит 6, Австралии и Чили 4, США 3, Великобритании 2).

⁶ Полярное право / Т.Б. Мордвинова. А.С. Скаридов, М.А. Скаридова. М.: Юстиция, 2017. С. 200.

⁷ Материк Антарктида 24.06.2017 г. Источник: <http://mirplaneta.ru/materik-antarktida-opisanie-relef-klimat.html>

⁸ Ледовые условия плавания в Южном океане. А.А. Романов. Морская метеорология и связанная с ней океанографическая деятельность. Выпуск № 35 // ВМО/ТД. № 783.

⁹ Скаридов А. Морское право. М.: Издательство Юрайт, 2014. С. 167-169.

¹⁰ Хотя морские регионы Арктики и Антарктики во многом схожи, между ними также имеются и существенные различия. Арктика представляет собой океан, окруженный континентами, в то время как Антарктика — это континент, окруженный океанами.

определенный сектор выдвигаются такие обоснования как географическое соседство, право географического открытия, непрерывный контроль или оккупация этой территории¹.

С одной стороны, раздел Антарктики на секторы является наиболее простым и приемлемым способом решения проблемы территориальных претензий, но, с другой стороны, он подвергается резкой критике со стороны многих ученых и политиков. Так, американский юрист Р. Хейтон полагает², что географическое соседство, или иными словами «притяжение», не дает государствам никаких прав на владение Антарктикой. Он считает невозможным тот факт, что остальное сообщество народов готовы уступить все права на незаселенные земли, которые могут иметь стратегическое значение.

Одностороннее установление секторального раздела Антарктики противоречит интересам большинства стран мира, однако если предположить, что Договор об Антарктике 1959 г. прекратит свое существование и континент будет разделен по секторальному принципу, государствам потребуются измерить ширину территориального моря, исключительную экономическую зону, то есть разрешить вопрос о морских границах, а вот здесь могут возникнуть дополнительные сложности.

В самом деле, согласно ст. 5 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. нормальной исходной линией для измерения ширины территориального моря является линия наибольшего отлива, проходящая вдоль берега, а в случаях, предусмотренных, например, ст. 7 указанной Конвенции, прямые исходные линии должны также соединять соответствующие точки на побережье. Примечательным является то, что указанная конвенция не детерминирует понятия «берег» и «побережье».

Группа технических экспертов ООН определяла берег как линию соприкосновения водной среды с сушей. Поскольку в установлении морских границ, в том числе полярных, ключевым является правомерность определения исходной базы отсчета, определение того, что следует понимать под берегом, принимает принципиальное значение. Однако, что понимать под сушей или берегом в антарктических условиях, не совсем понятно, поскольку отсутствует физически определенное понятия «берег»³.

Лед, как физическая категория может иметь различное происхождение, однако с юридической точки зрения, вероятно, наиболее важная гидрографическая характеристика льда - его подвижность. Если внешний край ледника - линии, где две экосистемы с различными физическими признаками входят в контакт, практически статичен, то есть, не подвержен сезонным колебаниям, то он может рассматриваться как береговая линия. То есть край такого геоморфологического явления, как многолетний ледниковый припай или край прикрепленного к берегу или ледниковому припаю стамухи, в случае их естественной связи с побережьем и отсутствием колебаний из-за сезонных циклов может рассматриваться в полярных районах как береговая линия в смысле применения к такой линии положений статей 5, 7 и 47 КМП-82.⁴

К сожалению, КМП-82 не учла особенности установления границ в постоянно покрытых льдами полярных областях, указав лишь в ст. 234 на право приполярных государств принимать и обеспечивать соблюдение не дискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов 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 может нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо его нарушить.

Вместе с тем, в тексте Конвенции содержатся положения, которые могут рассматриваться как косвенное подтверждение правомерности учета статичных ледовых массивов, являющихся продолжением берега, как базы отсчета внешних границ морских пространств. Например, такие естественные образования, как рифы имеют почти ту же самую динамику геофизики на юге, как и ледовые массивы на севере. Для цели исчисления отношения площади воды к площади суши сухопутные районы могут включать воды, лежащие в пределах рифов, окаймляющих острова и атоллы, включая ту часть океанского плато с крутым склоном, которая замыкается или почти замыкается цепью известняковых островов и осыхающих рифов, лежащих по периметру плато (п. 7 ст. 47 Конвенции 1982 г.). В Конвенции 1982 г. также указывается, что в случае островов, расположенных на атоллах, или островов с окаймляющими рифами, исходной линией для измерения ширины территориального моря служит обращенная к морю линия рифа при наибольшем отливе, как показано соответствующим знаком на морских картах, официально признанных прибрежным государством.

¹ Илюшина Н.В. Проблема территориального раздела Антарктики. // Актуальные проблемы современных международных отношений 2015г. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/problema-territorialnogo-razdela-antarktiki>

² Hayton R. D. The Antarctic Settlement of 1959 // American Journal of International Law. 1960, Vol. 54. – № 2. – P. 359 – 360.

³ Скариндов А.С. Морское право: учебник для магистров. М.: Издательство Юрайт, 2012. С. 167

⁴ Скариндов А.С. Морское право: учебник для магистров. М.: Издательство Юрайт, 2012. С. 168

Таким образом, размещение точек, определяющих положение исходных линий на внешней кромке фундамента ледяного берегового припая, можно признать не противоречащим положениям Конвенции 1982 г. и можно предположить, что вопрос трудности делимитации морских и подводных пространств около Антарктического континента будет связан с неясностью определения базы отсчета – т.е. исходных линий.

Кроме того, в отношении делимитации континентального шельфа в Антарктике, следует отметить, что согласно Конвенции о континентальном шельфе 1958 г. термин «континентальный шельф» употребляется применительно к поверхности и недрам морского дна, подводных районов, примыкающих к берегу, но находящихся вне зоны территориального моря (статья 1 (а)). Согласно же Конвенции 1982 г. «континентальный шельф прибрежного государства» включает морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всем протяжении естественного продолжения его сухопутной территории (статья 76 (1)).

С учетом конвенционной позиции, возможно, говорить о континентальном шельфе только прибрежного государства. Институт континентального шельфа неразрывно связан с институтом территориального моря, соответственно нет юридически континентального шельфа международной территории.

То есть по смыслу Конвенции 1958 г. и Конвенции 1982 г. там, где заканчивается дно территориального моря прибрежного государства, начинается его континентальный шельф. Следовательно, в связи с тем, что никакое государство не имеет своего территориального моря, омывающего Антарктиду, говорить о континентальном шельфе Антарктиды не представляется возможным.

На сегодняшний день, правовой режим антарктических пространств формируют четыре основных соглашения: Договор «Об Антарктике» 1959 г.; Протокол к Договору об Антарктике по защите окружающей среды 1991 г. (Мадридский протокол (англ. – The Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty («Madrid Protocol»)); Конвенция по консервации Антарктических тюленей 1972 г. (англ. – The Convention for the Conservation of Antarctic Seals); Конвенция по консервации Антарктических морских живых ресурсов 1980 г. (англ. – The Convention on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources (CCAMLR).

Если в период заключения Договора по Антарктике государства-участники¹ были устремлены в основном на обеспечение безопасности, в договоре участники закрепили отказ сторон от территориальных претензий (Статья IV); запрет на любые мероприятия военного характера, за исключением использования военного персонала или оснащения для научных исследований или для любых других мирных целей (Статья 1); свободу проведения научных исследований (Статья II), то после вступления в силу Мадридского протокола в 1998 г., по мнению некоторых ученых, нормы, регламентирующие правовой режим Антарктики, приобрели, в основном, «экологический вектор»².

Анализ вышеприведенных норм позволяет утверждать, что международное право не регламентирует в Антарктике промышленную разработку минеральных ресурсов, однако научные исследования в данной области проводятся на регулярной основе³, невзирая на то, что Антарктида – не лучшая местность для размещения буровых установок. В целях разведки и освоения возможных залежей полезных ископаемых происходит внедрение новых способов такого освоения, что повлечёт за собой разработку крупных месторождений в ранее неосвоенных регионах, и исследование подледного озера «Восток» хороший тому пример⁴.

Рано или поздно вопрос о промышленной добычи природных ресурсов Антарктики перейдет на совершенно новый уровень, который с учетом «замороженных» территориальных претензий государств потребует принятия специального правового режима континентального шельфа Антарктики, как альтернативны режиму континентального шельфа по смыслу Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Таким образом, мы вправе констатировать, что сложившийся правовой режим использования антарктических пространств не решает давно возникшие проблемы деятельности на континенте. Последние достижения науки и техники, общее развитие производительных сил сделали Антарктику более доступной, а ресурсы данного континента представляют повышенный интерес к этому району.

¹ Участниками договора являются 50 государств, составляющие около двух третей мирового населения, 28 государств стали консультативными сторонами Антарктического договора (англ. - Antarctic Treaty Consultative Parties (ATCP)).

² На 40-м консультативном совещании участники согласовали и приняли документы и решения о практике «экологических экспедиций» в Антарктике, которая подразумевает, что исследовательская деятельность в Антарктике будет основана на принципах дружелюбного и бережного отношения к окружающей среде, т. е. ученые и исследователи будут стремиться минимизировать негативное влияние от своей деятельности на полярную среду.

³ В соответствии со ст. 7 Протокола 1991 г. «любая деятельность, связанная с минеральными ресурсами, за исключением научных исследований, запрещается».

⁴ В Антарктиде расположено 89 научных полярных станций и баз различных стран, которые проводят сезонные (летние) и круглогодичные научные (в том числе биологические, географические, геологические и метеорологические) исследования на континенте и в прибрежной зоне.

Ситуация в Антарктике осложняется тем, что материковая часть закрыта непреодолимой толщей льда, разработке морских месторождений в Антарктиде помешают айсберги, работы должны будут проходить на глубине более 500 м.¹, сомнительной представляется также возможность безопасной транспортировки нефти из Антарктиды по трубопроводам. Подводные добычные комплексы начинают внедряться норвежскими специалистами в Арктике, Антарктида в свою очередь имеет свои климатические особенности, да и находится на значительном расстоянии. По мнению специалистов ВНИИ Океангеологии сейчас нет таких технологий, которые можно эффективно использовать в Антарктиде.² Считается, что добыча большей части нефти и газ Антарктиды затрудняется суперсуровыми климатическим условиями на ледовом континенте, которые в том числе влияют на рентабельность данного предприятия.

Суровость климата и малочисленность «населения» совсем не означает отсутствие территориальных притязаний на антарктические пространства, которому способствуют призрачные возможности обладания «богатými» природными ресурсами.

В настоящее время такие претензии к югу от 60-ой параллели южной широты официально предъявляют семь государств, успевших их оформить до вступления в силу Договора об Антарктике 1959 г.: Великобритания, Норвегия, Австралия, Франция, Новая Зеландия, Чили и Аргентина. Россия и США зарезервировали свои права, они считают себя первооткрывателями Антарктиды, которые могут потребовать суверенитета³ территории.

Следует отметить, что государства претенденты не отказались от своих территориальных претензий на Антарктику, так в 2004 г. Австралия направила в Комиссию ООН по границам континентального шельфа заявку на антарктический шельф, примыкающий к «австралийскому антарктическому сектору», которая, к слову сказать, была отклонена⁴.

Не однозначным представляется вопрос об островах и связанного с ними континентальным шельфом, расположенные между 40° и 60° южной широты, соответственно, что считать границей Южного океана — Антарктическое циркумполярное течение (район 40° южной широты) или зону действия Договора об Антарктике (район 60° южной широты).

Международно-правовое регулирование режима минеральных ресурсов Антарктики, который, как предполагалось будет регулируется Конвенцией по регулированию освоения минеральных ресурсов Антарктики от 1988 г., которая должна была устанавливать, что поиск, разведка и разработка минеральных ресурсов Антарктики должна производиться исключительно в соответствии с данной конвенцией. Основная мысль и цель этой Конвенции состоит в том, что освоение ресурсов не должно причинять какой-либо вред природной среде, что контролируется установлением условий и порядка проведения разработки и освоения минеральных ресурсов.

Согласно конвенции предел ее распространения является весь Антарктический континент, все антарктические острова, включая шельфовые ледники к югу от 60-й параллели, а также морское дно и недра прилегающих прибрежных районов вплоть до глубоководного района морского дна (до внесшей границы континентального шельфа).

С учетом особого значения Антарктики как природного заповедника, предназначенного для развития науки, принятие Конвенции 1988 г. вызвала негативную реакцию международного сообщества⁵, отрицательно относившегося к самой возможности промышленной разработки минеральных ресурсов Антарктики, которое может привести к серьезным глобальным последствиям для окружающей среды⁶.

В целях исправления возникшей ситуации, а также с целью повышения защиты экологии Антарктики, зависимых и связанных с ней экосистем, повышения гарантированности использования Антарктических пространств исключительно в мирных целях и улучшения системы, специальное Консультативное совещание по Договору об Антарктике на XI сессии в 1991 г. приняло протокол о защите окружающей среды⁷ к Договору об Антарктике.

Протокол возвел в принцип положение о том, что «Защита Антарктической окружающей среды, зависимых и связанных с ней экосистем должна быть фундаментальным положением планирования и проведения всех действий в Антарктике». Для достижения этих целей в Антарктике должны быть спланированы и разработаны специальные защитные меры во

¹ Нефть в Антарктиде есть, но добыть ее практически невозможно / Заместитель директора по научной работе Арктического и Антарктического научно-исследовательского института (АНИИ) Александр Данилов 24.01.2012. Источник: РИА Новости. Режим доступа: <https://ria.ru/eco/20120124/547701814.html>.

² Там же.

³ Кого и почему интересуется Антарктида? 07 июня 2017 г. Режим доступа: <http://www.profi-fogex.by/news/entry5000037141.html>

⁴ Подобные заявки на шельф в Южном океане могут представить Великобритания, Аргентина, Новая Зеландия и ЮАР

⁵ Данная позиция была обозначена в принятой Генеральной Ассамблеей ООН на 43-й сессии в 1988 г. резолюции, в которой выражалось «глубокое сожаление» в связи с принятием Конвенции 1988 г.

⁶ Современное международное морское право и практика его применения. Монография. М.: Научная книга. 2003. 236 с.

⁷ Так называемый Мадридский протокол (англ. - The Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty («Madrid Protocol»)).

избежание антропогенного воздействия¹ на окружающую среду, в том числе по средствам запрещения любой деятельности по промышленной разработке минеральных ресурсов, исключение предусмотрено для научных исследований.

В современный период проблемы правового регулирования международных отношений, в частности, прямо касающиеся использования природных ресурсов, приобретают особую значимость. Решение этих проблем, по существу, тесно связано с важнейшим вопросом нашей эпохи – борьбой за мир. Именно в связи с использованием ресурсов наиболее остро сталкиваются интересы различных государств, и от того, как эти интересы удаётся согласовывать, во многом зависит, будет ли налаживаться или укрепляться международное сотрудничество, или наоборот, будет создаваться обстановка, чреватая опасным обострением отношений².

Возможным решением проблемы разграничения морских пространств и, следовательно, возможных притязаний государств на морские ресурсы в том числе и морского дна может быть принятие специального правового режима континентального шельфа Антарктики и заключение двухсторонних соглашений о разграничении морских пространств.

В заключении отметим, наиболее вероятно, что минеральные ресурсы Антарктики еще в течение долгого времени будут рассматриваться как весьма отдаленный резерв для будущих поколений, и в близкой перспективе нет оснований ожидать, что приоритет научных геолого-геофизических исследований будет подорван односторонним нарушением или досрочной отменой моратория на геологоразведочные и добычные работы. Тем не менее, то внимание, которое было уделено потенциальным ресурсам Антарктиды под влиянием нефтяного кризиса начала 70-х годов и привело к форсированной выработке международной конвенции по освоению полезных ископаемых, замороженной в 1991 г., указывает на остроту проблемы, которая на период действия моратория приобретет, возможно, в большей мере геополитическую, чем экономическую окраску³.

Скорее всего, государства с территориальными притязаниями в Антарктиде, промышленно развитые страны, не имеющие собственной ресурсной базы (Япония, Германия) или ведущие стратегическую линию на консервацию национальных богатств (США) будут наращивать объем научно-исследовательских работ, направленных на выявление перспектив минеральных ресурсов региона и усиление своего присутствия на континенте путем проведения научных исследований, создания станций и баз.

Важно не только обладать территорией, но и экономически осваивать эти территории, что с учетом особенностей региона возможно при условии развития технологий, которые должны стать более современными и безопасными.

Пристатейный библиографический список:

1. Авхадеев В.А. Проблемы современных территориальных притязаний на Антарктику...//Интернет журнал «Морское право». 2008
2. Антарктика: история и проблемы 03.07.2013. Источник: ТАСС. // Режим доступа: <http://tass.ru/spravochnaaya-informaciya/628230>.
3. Илюшина Н.В. Проблема территориального раздела Антарктики // Актуальные проблемы современных международных отношений. 2015. // Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/problema-territorialnogo-razdela-antarktiki>
4. Кушнаренко А. Дефицит пресной воды: проблемы и способы решения 28.05.2015 // Источник: <http://thewallmagazine.ru/lack-of-fresh-water/>.
5. Материк Антарктида 24.06.2017 г. // Источник: <http://mirplaneta.ru/materik-antarktida-opisanie-relef-klimat.html>
6. Минеральные ресурсы Арктики: геологические предпосылки и перспективы освоения. Г.Э. Грикуров, Г.Л. Лейченко, Е.В. Михальский, А.В. Голынский, В.Н. Масолов. // Разведка и охрана недр. 2000. № 12.
7. Полярное право / Т.Б. Мордвинова. А.С. Скаридов, М.А. Скаридова. М.: Юстиция, 2017. С. 200.
8. Романов А.А. Ледовые условия плавания в Южном океане // Морская метеорология и связанная с ней океанографическая деятельность. Выпуск № 35. ВМО/ТД. № 783.
9. Скаридов А.С. Морское право: учебник для магистров. М.: Издательство Юрайт, 2012. С. 167-10.

¹ Хорошо известно, что при колебаниях в численности популяций или в биоразнообразии сообществ живых организмов негативную роль могут играть не только антропогенные воздействия, но и проблемы изменения климата и кормовой базы, вирусные заболевания организмов, возникающие с воздействием трансграничных переносов в океане и атмосфере, крупномасштабные природные катаклизмы (вулканизм, землетрясения, обрушение айсбергов, цунами и т.д.).

² Авхадеев В.А. Проблемы современных территориальных притязаний на Антарктику...// Интернет журнал «Морское право». 2008

³ Минеральные ресурсы Арктики: геологические предпосылки и перспективы освоения / Г.Э. Грикуров, Г.Л. Лейченко, Е.В. Михальский, А.В. Голынский, В.Н. Масолов. // Разведка и охрана недр. 2000. № 12.

11. Скаридов А.С. Морское право: учебник для магистров. М.: Изд-во Юрайт, 2014. С. 168-169.
12. Современное международное морское право и практика его применения. Монография. М.: научная книга. 2003. 236 с.
13. Hayton R. D. The Antarctic Settlement of 1959 // American Journal of International Law. 1960, Vol. 54. № 2. P. 359 – 360.
14. Linda Nowlan. Arctic Legal Regime for Environmental Protection. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, p. 41.

Скаридова М.А.

Старший преподаватель кафедры Международного и морского права
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

К ВОПРОСУ О МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОМ СОДЕРЖАНИИ ПОНЯТИЯ «МОРСКОЕ ТРАНСГРАНИЧНОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ»

Аннотация: В последние годы расширяется деятельность государств и коммерческих предприятий на морском дне. Районы добычи и исследований, на наличие минеральных запасов, далеко вышли за пределы государственных границ, что имеет тенденции к расширению в силу претензий на пространства, за пределами установленных морским правом обычных границ. Автор рассуждает на тему целесообразности введения в международный оборот понятия «морское трансграничное месторождение» и делает предложение по его детерминации.

Ключевые слова: международное право, континентальный шельф, транзит, добыча ресурсов, трансграничные месторождения и объекты морской промышленной деятельности.

TO THE QUESTION OF THE INTERNATIONAL LEGAL CONTENT OF THE CONCEPT OF «MARITIME TRANSBOUNDARY FIELD»

Summary: In recent years, the activities of states and commercial enterprises on the seabed have expanded. The areas of mining and exploration for the presence of mineral reserves went far beyond state borders, which has a tendency to expand due to claims to areas beyond the normal limits established by the law of the sea. The author argues on the topic of the expediency of introducing into the international law the concept of “marine transboundary field” and makes a proposal for its determination.

Keywords: international law, continental shelf, transit, resource extraction, transboundary fields and objects of marine industrial activity.

Систематические поиски нефтяных месторождений на акваториях морей и океанов были начаты в 1954.¹ В 1965 году всего 5 стран мира осуществляли морскую добычу нефти, в 1968 г. их было уже 21, а в настоящее время их около сотни, причем разведку осуществляют практически все прибрежные страны.

Ежегодно на шельфе бурится 900-950 поисково-разведочных скважин суммарной проходкой около 3 млн. м и 1750-1850 эксплуатационных скважин общим метражом 4,4-4,7 млн. м. Затраты на бурение на глубине 20-30 м превышают аналогичные затраты на суше примерно в 2 раза, на глубине 50 м - в 3-4 раза, а на глубине 200 м - в 6 раз. Существенно выше и затраты на прокладку трубопроводов (в 1,5-3 раза), а также постройку нефтехранилищ (в 4-8 раз). Стоимость ежегодно добываемой за рубежом морской нефти и газа оценивается в 60 млрд. долларов.²

Практически разработки ресурсов ведутся на континентальном шельфе прибрежных государств и если до недавнего времени это были мелководные и ограниченные акватории, например Персидский, Мексиканский или Гвинейский заливы, то новые месторождения все дальше удаляются от морского побережья.

Газовые и нефтегазовые месторождения открыты более чем в 50 странах, добычу ведут более 25 стран.³ Россия обладает одним из самых протяженных морских шельфов где морская добыча осуществляется как на ближних к берегу районах (например, Лунское месторождение у о. Сахалин), так и на достаточном удалении от берега (например, Штокмановское месторождение в Баренцевом море или месторождение Приразломное - в Печорском море). По всей видимости проводимые геологоразведочные работ, которые проводит «Газпром» на шельфах Вьетнама, Индии и Венесуэлы могут привести к промышленным разработкам ресурсов в трансграничных районах морского дна.

¹ Режим доступа: <http://www.mining-enc.ru/r/razrabotka-morskix-mestorozhdenij/>

² Обычно в мировой практике в общую стоимость нефти включаются также затраты на геологоразведочные работы. Из этих затрат, составляющих 10-30% эксплуатационных расходов, 20-30% приходится на геофизическую разведку и 70-80% на разведочное бурение.

³ Режим доступа: <http://www.matrixplus.ru/oceanrh-019.htm>

В практике морской добывающей индустрии выделяются морская нефтяная промышленность и морская газовая промышленность, которая выделилась в последнее время в самостоятельную отрасль морского хозяйства, чему способствовал ряд факторов, в том числе технологические различия в добыче и потреблении, неполная заменяемость нефтяного снабжения на газовое, различия цен в пересчете на тепловой эквивалент, а главное, условий транспортировки продукта. Вместе с тем, районы добычи в обоих случаях характеризуются высокой концентрацией технических средств и высокой интенсивностью судоходства. В общую систему по добыче нефти и газа на морских нефтегазовых промыслах обычно входят следующие элементы: одна или несколько платформ, с которых бурятся эксплуатационные скважины; трубопроводы, соединяющие платформу с берегом; береговые установки по переработке и хранению нефти, погрузочные устройства. Развёртывание работ по добыче нефти в море, как правило, сопровождается созданием комплекса специализированных технических средств, принципиально отличающихся от традиционных. К ним относятся: плавучие буровые установки (ПБУ) различных типов и буровые суда; стационарные платформы для бурения эксплуатационных скважин; суда снабжения буровых платформ; специализированные несамоходные грузовые суда для доставки секций стационарных установок к месту монтажа; средства для строительства морских трубопроводов; плавучее грузоподъемное и монтажное оборудование; хранилища добытой нефти и газ. В ряде акваторий ведётся разработка месторождений нефти и газа с расположением устьевого оборудования скважин на дне морей. Такие скважины широко эксплуатируются компаниями США на глубине до 250 м и более.¹ Кроме того, кроме надводной активности существуют и подводная добыча за счет создания подводных эксплуатационных комплексов, на которых созданы нормальные атмосферные условия для работы операторов. Оборудование и материалы (цемент, глина, трубы, агрегаты и др.) доставляются на буровые платформы судами снабжения. На них устанавливаются также декомпрессионные камеры и необходимое оборудование для проведения водолазных и ряда вспомогательных работ. Добытая нефть транспортируется на берег с помощью морских трубопроводов, которые прокладываются в открытом море с помощью специализированных судов-трубоукладчиков. Наряду с трубопроводами используются системы с рейдовыми причалами. Нефть к причалу поступает по подводному трубопроводу и далее по гибким шлангам или стоякам подаётся к танкерам.²

На основании вышеприведенных обобщений можно констатировать, что районы разведки и добычи представляют собой концентрацию различных плавучих транспортных средств, деятельность которых может осуществляться с учетом дополнительных усилий по обеспечению безопасности, а сам район добычи должен обладать статусом, предполагающим специальные международно-правовые меры демпфирования опасных ситуаций.³

Несмотря на очевидную потребность в таком статусе международное право не содержит норм определяющих границы таких районов и наделяющих государства – регистрации объектов производственной деятельности правом в объявлении таких районов.

Международное право также не оперирует термином «Морское трансграничное месторождение», однако без его детерминации определить международно-правовую компетенцию государства, плавучие средства которого осуществляют производственную деятельность на шельфе представляется достаточно проблемным.

В практике производственной деятельности на морском шельфе, как зарубежной так и российской, сложилось несколько терминов. Поскольку районы разведки и добычи «выходят» за морские границы прибрежных государств, в специальной литературе их стали называть «трансграничными» - т.е. выходящими за границы государств.

Оборот термина «трансграничный» в российской юридической литературе весьма ограничен. Пожалуй, с большей активностью используется термин «транснациональный» в контексте определения компаний, которые владеют производственными (дочерними) объектами в странах, иных, чем головное предприятие компании.

В англоязычных источниках, применительно к деятельности на морском шельфе мы находим два термина: «трансграничный» и «офшорный».

Оксфордский словарь переводит «Transboundary», как имеющий эффект за границами....⁴ Его принято применять к районам, выходящим за пределы подводных суверенных границ, но в основном тогда, когда речь идет о производственной деятельности, могущей затронуть интересы других государств. Кроме того, «трансграничными» называются также месторождения полезных ископаемых, которые пересекаются границей (или границами) действия суверенитета государств

¹ Adam Vann. Offshore Oil and Gas Development: Legal Framework Congressional Research Service. September 26, 2014

² Известно, как минимум, три основных типа рейдовых причалов: в виде одиночного буя с гибкой связью с танкером; в виде шарнирно-закрепленной на дне башни и гибкой связи; с жесткой связью буя с танкером, используемым для обработки и хранения нефти. При значительном удалении отдельных скважин от берега используются также плавучие или погруженные резервуары.

³ См.: Скаридов А.С. Морское право. М. Юрайт, 2014 г.

⁴ Режим доступа: <https://en.oxforddictionaries.com/>

(если речь идет о государственной территории) или их суверенных прав (если речь идет о недрах континентального шельфа).

Термин «оффшорный», означает «за пределами сухопутных границ».¹ Последний, в большей мере используется в американских юридических источниках, однако, в законе «О пространствах, расположенных за пределами континентального шельфа Штатов (OCSLA) использует понятие «Outer Continental Shelf Lands» - «пространства расположенные за пределами...». Этот федеральный источник США, регулирующий разработку офшорных ресурсов определяет порядок разработки нефти и газа, нормы по обеспечению соблюдения экологических стандартов, а также порядок вступления в право обладание на ресурсы, добытые за пределами юрисдикции штатов.²

Перечень примеров можно продолжить, но мы ограничимся констатацией, что единого устоявшегося термина в специальной и юридической литературе не используется и договорного закрепления он не получил.

По моему мнению понятие «трансграничный» достаточно четко определяет положения района разработки ресурсов и идентичен смысловому содержанию, как в русском, так и английском языках. Под ним следует понимать *морской район, границы которого полностью или частично находятся вне государственных грани, однако внешняя граница которого не выходит за рамки юрисдикции, предоставленной международным правом в контексте разведки, научно-исследовательской и промышленной разработки его ресурсов.*

В силу положений статьи 76(1)³ Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее КМП-82) трансграничный район может охватывать пространства морского дна и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всем протяжении естественного продолжения его сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка или на расстояние 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, когда внешняя граница подводной окраины материка не простирается на такое расстояние. Применяя пятый параграф указанной статьи, можно констатировать, что внешняя граница такого района должна находиться не далее 350 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. Известно, что в силу положений приложения II к КМП-82, Комиссия по границам континентального шельфа (далее – Комиссия),⁴ созданная в 1997 г. может при определенных условиях увеличить границы шельфа, таким образом отсутствие четкого цифрового критерия в сделанном выше определении носит вполне обоснованный характер.

Применительно к объектам промышленной деятельности внутри таких районов их статус определен положениями статьи 258-260 КМП-82 где указано, что размещение и использование оборудования любого типа в любом районе морской среды осуществляется на тех же условиях, что и предусмотренные в Конвенции для проведения морских научных исследований в таком районе, они не имеют вокруг себя территориального моря и их наличие не влияет на делимитацию территориального моря, исключительной экономической зоны или континентального шельфа. Вокруг таких сооружений или объектов могут создаваться зоны безопасности разумной ширины, не превышающей 500 метров.

Таким образом, под *«морским трансграничным месторождением»*⁵ следует понимать район морского дна, находящийся за пределами территории государства, но находящийся в его юрисдикции, на котором осуществляются работы по промышленной разработке ресурсов и их транспортировке к береговым сооружениям.

Размещение таких МТМ не должны создавать препятствий на установившихся путях международного судоходства⁶ и они должны нести опознавательные знаки с указанием государства регистрации или международной организации, которой они принадлежат, а также должны иметь надлежащие согласованные в международном порядке средства предупреждения для обеспечения безопасности морской и воздушной навигации, с учетом норм и стандартов, установленных ИМО и ИКАО.

Что касается регламентации деятельности в рассматриваемых районах, то международное право особой детализации не содержит. Прежде всего, можно сослаться на положения, наполняющие содержанием «права прибрежного государства в отношении континентального шельфа и исключительной экономической зоны», предусмотренные Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.

¹ Такое определение термину «offshore» дает, например, словарь Merriam Webster – удаленный от берега. Режим доступа: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/offshore>

² Здесь используется понятие - «all submerged lands lying seaward and outside of the areas ...»

³ Часть VI. Континентальный шельф КМП-82.

⁴ В основу деятельности Комиссии также положены три основных документа: Правила процедуры (CLCS/3/Rev. 3), Порядок работы (CLCS/L. 3) и Научно-техническое руководство (CLCS/11 и Add. 1).

⁵ Далее, сокращенно – МТМ.

⁶ Статья 261 КМП-82.

С момента начало разработок ресурсов морского дна правовой режим морских районов месторождений «наполнялся» национальным законодательством и основная идея заключалась в том, чтобы собственные правила так регламентировали разработку ресурсов, чтобы они не причиняли ущерба другой стороне.¹

Однако уже в конце 1950-х годов обозначилась, а в настоящее время стала преобладающей другая практика: исполнение заинтересованными государствами соответствующих договоров, предусматривающих положения об освоении и эксплуатации морских трансграничных месторождений.²

Независимо от того, эксплуатируются ли трансграничные зоны на основе международного договора или же они осваиваются обособленно каждым государством, в пределах государственной территории или континентального шельфа которого есть участки трансграничных зон, возникает важный вопрос о транзите. Действительно, для доступа государств к месторождению и от него, в т.ч. в целях его разработки, а также связанной с ней транспортировки грузов, необходимо пересекать международные границы. В настоящей работе в этой связи исследуется вопрос: наличествуют ли международно-правовые обязательства о предоставлении в обозначенных целях права транзита – через районы своей юрисдикции или через свои государственные территории.

КМП-82 не использует термин «транзит», а применяет «прокладку» подводных кабелей и трубопроводов на континентальном шельфе», но право на эти действия возникает лишь в соответствии с Конвенцией, т.е. с учетом предусмотренных ею ограничений. В частности:

(1) прокладка трубопровода не должна затрагивать суверенные права прибрежного государства над континентальным шельфом в целях разведки и разработки его природных ресурсов;

(2) прибрежное государство имеет право принимать разумные меры предотвращения загрязнения от трубопроводов, а также сокращения такого загрязнения и сохранения его под контролем;³

(3) трасса для прокладки подводных трубопроводов на континентальном шельфе определяется только с согласия прибрежного государства;⁴

(4) прибрежное государство в любом случае осуществляет «юрисдикцию в отношении кабелей и трубопроводов, проложенных или используемых в связи с разведкой его континентального шельфа, разработкой его ресурсов или эксплуатацией искусственных островов, установок или сооружений», находящихся под его юрисдикцией.⁵

Россия активно осуществляет разработки ресурсов шельфа, и заинтересована в свободе транзита углеводородов из мест добычи как морским, так и трубопроводным транспортом, предусмотренным правилами ГАТТ и не противоречащим положениям Договора к Энергетической хартии 1994 г. В частности, статья 7⁶ последнего соглашения требует от участников обеспечения свободы транзита и без различий в том, что касается происхождения, места назначения или владельца таких энергетических материалов и без дискриминационных тарифов, основанных на таких различиях, а также без чрезмерных задержек, ограничений или сборов.⁷

В контексте, сделанного договором 1994 г. определения мы можем отнести к «транзиту» перемещение *через* территорию⁸ одной из сторон для целей погрузки и разгрузки энергетических

¹ Такой была и договорная практика СССР с сопредельными странами о государственной границе. Так, в договоре с Чехословакией от 30 ноября 1956 года предусмотрено: «Работы по изысканию и эксплуатации минеральных ископаемых в непосредственной близости от линии границы должны вестись таким образом, чтобы они не причиняли ущерба территории другой стороны» (ст. 22).

² В качестве примеров таких соглашений называют, как многосторонние международные договоры (Соглашение о сотрудничестве в области изучения, развития и использования минерально-сырьевых ресурсов 1997 года, Соглашение о приграничном сотрудничестве в области изучения, освоения и охраны недр 2001 года и др.), так и, чаще, двусторонние о сотрудничестве в освоении трансграничных минеральных ресурсов: Соглашение между Бахрейном и Саудовской Аравией 1958 года; Соглашение между Катаром и Объединенными Арабскими Эмиратами 1969 года; Соглашение между Великобританией и Норвегией 1975 года; Соглашение между Австралией и Папуа Новая Гвинея 1978 года; Соглашение между Исландией и Норвегией 1981 года; Соглашение между Австралией и Индонезией 1989 года; Соглашение между Великобританией и Данией 1999 года, др.

³ Как указано в п. 2 ст. 79, прибрежное государство «не может препятствовать прокладке или поддержанию в исправности» подводных трубопроводов и кабелей, если соблюдается его право «принимать разумные меры», в частности, для «предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения от трубопроводов».

⁴ п. 3 ст. 79.

⁵ п. 4 ст. 79.

⁶ В отношении Статьи 7 Европейские сообщества и их государства-члены, а также Австрия, Норвегия, Швеция и Финляндия заявляют, что положения Статьи 7 подпадают под действие договорных норм международного права, регулирующих юрисдикцию в отношении подводных кабелей и трубопроводов или, в тех случаях, где не существует таких норм, - под действие общих норм международного права.

⁷ Режим доступа: <https://energycharter.org/fileadmin/DocumentsMedia/Legal/ECT-ru.pdf>

⁸ В данном Договоре «территория» означает не только «государственную территорию», но и, например, континентальный шельф (в силу статьи 1 пункта 10 Договора). Это указывает на широту сферы применения положений о транзите, предусмотренных Договором.

материалов и продуктов, происходящих с территории другого государства и предназначенных для территории третьего государства.

Из двусторонних договоров обратим внимание на Соглашение между Правительством Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Правительством Королевства Норвегии о транспортировке нефти по трубопроводу от месторождения Экофиск (Ekofisk) и прилегающих районов к Великобритании, 1973 г. Обратим внимание на то, что Соглашением предусмотрен межгосударственный механизм управления данным трансграничным трубопроводом.¹ То есть, на межправительственном уровне гарантировано согласие на реализацию этого коммерческого проекта. При этом лицензии заинтересованным компаниям выдаются и норвежским, и английским правительством, но управление трансграничным трубопроводом возложено, в соответствии с Соглашением, на норвежскую компанию. Второе, крайне важное, по нашему мнению обстоятельство связано с тем, что стороны согласились с тем, что тарифы на транспортировку по трубопроводу должны быть «на справедливом коммерческом уровне»,² и для обеспечения этого они должны быть одобрены правительством того государства, с континентального шельфа которого осуществляется транспортировка нефти.

Другой пример это соглашение по эксплуатации месторождения Фриг,³ которое Фриг находится по обе стороны от линии, разграничивающей континентальные шельфы Норвегии и Великобритании. Соответственно, в части I Соглашения прописан механизм эксплуатации данного месторождения, а часть II посвящена договорному порядку транспортировки углеводородов. Здесь трубопроводы переданы в совместное использование, а его управление осуществляется совместным решением двух собственников трубопроводов, одобренным на межправительственном уровне.

Доказательством о наличии неких общих правовых предписаний в использовании ресурсов трансграничных месторождений мы находим и в американо-канадском соглашении 1977 г.⁴ и в российско-норвежском соглашении 2010 г. Последнее некоторым образом «замораживает» разработку в районах севернее точки 8⁵ линии разграничения до решения Комиссии по границам континентального шельфа в рамках притязаний России на участки шельфа за пределами 200 м. миль. Вместе с тем указанное Соглашение содержит положения о возможности совместного использования месторождений углеводородов. Так, статья 5(2) ссылается на то, что если одна из сторон полагает, что другая становится разработчиком месторождения, которое простирается и на ее континентальный шельф, то последняя должна об этом уведомить и заключить соглашения о Соглашении об эксплуатации этого месторождения углеводородов как единого целого.⁶ Характерно, что требования к содержанию такого соглашения, предусмотренные статьей 1 Приложения II к Договору, среди прочего содержат необходимость включать географические, геофизические и геологические характеристики трансграничного месторождения углеводородов в такие соглашения, а указанные геологические данные, объявляются совместной собственностью юридических лиц, обладающих правами на основании Соглашения о совместной эксплуатации.

Применительно к российско-норвежскому соглашению конечную точку линии разграничения между Россией и Норвегией невозможно было определить, поскольку до сих пор нет подтвержденной Комиссией внешней границы континентального шельфа России с ее самой западной точкой. Поэтому линия разграничения согласно статье 1 договора с Норвегией 2010 года определена и зафиксирована как постоянная и неизменяемая линия до точки 8.⁷ Исходя из изложенного вполне обоснованным представляется вывод о том, что дискриминация, случись ей возникнуть в связи с разработкой трансграничного месторождения или в связи с функционированием трансграничных трубопроводов – недопустима.

В заключении представляется необходимым сделать следующие констатации.

¹ Поскольку нефтегазовое месторождение Экофиск находится на континентальном шельфе Норвегии, а выгоднее осуществить транспортировку извлеченной из него продукции не в Норвегию, а в Великобританию, Соглашение разрешает строительство трубопровода от месторождения к Великобритании.

² Англ. – «fair commercial rate».

³ Соглашение между Правительством Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Правительством Королевства Норвегии об эксплуатации месторождения Фриг (Frigg) и передаче от него газа в Великобританию, 1976 г.

⁴ Соглашение между США и Канадой о транзитных нефтепроводах, 1977 года. USA and Canada Agreement Concerning Transit Pipelines, 1977. – UNTS №16633, p.344-345

⁵ Причем эта точка, согласно той же статье, не является конечной точкой линии разграничения, поскольку на момент переговоров линия устанавливалась, «не доходя» до гипотетической внешней границы континентального шельфа.

⁶ Приложение II к Договору между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане 2010.

⁷ В статье 1 договора с Норвегией прописано, как будет определяться конечная точка: «Конечная точка линии разграничения определяется как точка пересечения геодезической линии, проведенной через точки 7 и 8, и геодезической линии, соединяющей самую восточную точку внешней границы континентального шельфа Норвегии и самую западную точку внешней границы континентального шельфа РФ, как они установлены в соответствии со статьей 76 и Приложением II Конвенции». Это весьма важное обстоятельство с учетом того, что большая часть свода Федьинского, а это одно из самых крупных поднятий в бывшей "серой зоне", заведомо осталась на российской стороне. Потенциал свода Федьинского может в разы превышать потенциал Штокмановского месторождения (запасы по категории C1 — 3,9 триллиона кубометров газа и 56,1 миллиона тонн конденсата) (РИА Новости <https://ria.ru/economy/20130305/925988260.html>)

Во-первых, для уточнения положений КМП-82 и в силу расширяющейся практики транзита через значительные пространства континентального шельфа добытых ресурсов, возможного совмещения приграничных добывающих полей и увеличения пространственных пределов районов добычи ресурсов, следует ввести в международно-правовой оборот понятия «морское трансграничное месторождение (наше предложение по возможному определению МТМ приведен выше) с указанием статуса как района временного опасного для нормального судоходства.

Во-вторых, следует определить компетенцию государства транзита, дополнив соответствующие положения КМП-82, дабы исключить возможности лишать государства регистрации или принадлежности прав на коммерческую эксплуатацию ресурсов морского дна. Следует также ввести конвенционный запрет на установление каких-либо сборов с оператора трубопровода, обусловленные лишь трансграничным характером трубопровода или месторождения.

И в третьих, в случае проведения исследований континентального шельфа в районах приграничных участков следует применять заранее согласованные методики и правила. Например, в так называемой взаимосогласованной российско-норвежской зоне (по соглашению 2010 г.)¹ существуют разные практики - в российском законодательстве установлен иной порядок геологического изучения участков на шельфе, чем в Норвегии.²

Пристатейный библиографический список:

1. Скаридов А.С. Морское право: учебник для магистров. М.: Юрайт 2014.
15. Adam Vann. Offshore Oil and Gas Development: Legal Framework Congressional Research Service. September 26, 2014



[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.

¹ Российско-норвежский договор о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане 2010.

² РИА Новости <https://ria.ru/economy/20130305/925988260.html>

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО**Бразовская Я.Е.***доцент кафедры международного и морского права
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова***ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЛОЦМАНСКОЙ ПРОВОДКИ В ФИНЛЯНДИИ**

Аннотация: Статья посвящена анализу законодательства Финляндия в части правового регулирования лоцманской проводки. В статье рассматриваются такие вопросы как исторические предпосылки возникновения лоцманской службы, современное регулирование договорных отношений по лоцманской проводке, требования, обязанности и ответственность лоцмана, также автор уделит внимание положениям об обязательной лоцманской проводки. В заключении автором обобщен вывод сформулированный на основании проведенного исследования нормативного регулирования лоцманской проводки.

Ключевые слова: лоцманская проводка, требования к лоцману, ответственность лоцмана, договор лоцманской проводки.

GENERAL PROVISIONS OF MARITIME PILOTAGE REGULATIONS IN FINLAND

Summary: The article is devoted to the analysis of the legislation of the Finland in terms of legal regulation of pilotage. The article deals with such issues as the historical background of the emergence of the pilot service, the modern regulation of contractual relations on pilotage, requirements, duties and responsibilities of the pilot, the author also paid attention to the provisions of the mandatory pilotage. In conclusion, the author summarizes the finding, which was formulated on the basis of the study of normative regulation of pilotage.

Keywords: maritime pilotage, requirements to maritime pilot, responsibility of the pilot, pilotage agreement

История возникновения лоцманской службы в Финляндии.

Финляндия (Суоми, как называют ее местные обитатели) - государство в Северной Европе, на востоке Скандинавского полуострова. Южный берег омывается водами Финского и Ботнического заливов Балтийского моря. В состав Финляндии входят Аландские острова (архипелаг Ахвенанмаа). По суше граничит на севере с Норвегией, на северо-востоке и востоке - с Россией, на северо-западе – со Швецией.

Финляндия находилась в составе Швеции в период с 1150/1300 по 1809 гг., в составе Российской империи 1809-1917. Независимость Финляндия получила в результате гражданской войны 1917 года.

Шведско-финляндская школа лоцманов была основана в 1696 году по указу короля Карла XI. Школа подчинялась коллегии Адмиралтейства, а ее полномочия были разделены по лоцманским округам. Финляндия принадлежала к Шведскому лоцманскому округу до 1756 года, после чего ей был выделен свой округ.

История обязательности лоцманской проводки в истории шведско-финляндского лоцманства неоднозначна. В 1641 году королева Швеции Кристина установила, что судам следует использовать лоцманов на пути к Швеции и Финляндии, и компенсировать затраты на лоцманскую проводку. Через год данное заявление было реализовано, и оплата за проводку составила 6 серебряными монетами за каждую морскую милю. В новом Морском кодексе 1667 г. впервые было включено положение обязывающее использовать лоцманов, которое однако спустя четыре года было пересмотрено и распространялось на лоцманскую проводку судов следующих в Швецию.

В 18 веке правила лоцманской проводки часто изменялись. В 1738 году вышло правило об обязанности для судов глубиной не менее 5 футов использовать лоцманов в шведских и финских водах. Спустя год в королевском письме все национальные торговые суда были освобождены от этой обязанности. В 1745 году обязанность была восстановлена, а в 1748 году снова суда были освобождены от этой обязанности. В 1781 году все суда, будь то международные или национальные, снова были обязаны использовать лоцманов и оплачивать лоцманский сбора. В 1782 году национальные суда, плавающие в целях национальной торговле, снова были освобождены от использования лоцманов, за исключением национальных торговых судов глубиной в пять футов или больше, которые были обязаны оплачивать лоцманский сбор в четверть платы за лоцманскую проводку.

28 июня 1810 года было создано лоцманское управление Великого княжества Финляндского, до 1850 года управление занималось лоцманскими делами и установкой маяков. В мае 1812 г. Император Александр I утвердил устав «О башенном (т.е. маячном) и лоцманском ведомстве», действие которого было распространено на всю Финляндию только в 1857 г. Финские лоцманы находились под особым покровительством закона, вознаграждение они получали в зависимости от числа проведенных судов, причем все деньги, за вычетом процентов, делились поровну между лоцманами.

Дальнейшее развитие финское лоцманское законодательство получило в 1870 г. по Императорскому указу, согласно которому лоцманское и маячное ведомства Финляндии в административном и хозяйственном отношении подчинялись финскому Сенату, а в специальном - генерал-губернатору края.

02 февраля 1912 г. Адмиралтейств-Совет, ссылаясь на необходимость контроля за стратегически важными для Российского флота шхерными фарватерами Финляндии, принял решение подчинить в административном отношении лоцманское и маячное ведомства Финляндии морскому министерству России. Офицеры и классные чиновники ведомств включались в состав Российского флота.

В том же 1912 г. в ознаменование 100-летия реформы финского лоцманского управления, император Николай II приказал считать 17 мая праздничным днем лоцманского и маячного ведомств Финляндии и в память об этом событии утвердить специальный знак.

После провозглашения независимости Финляндии 15 декабря 1917 г. создается Морская коллегия, в ведение которой передаются все вопросы судоходства, в том числе лоцманское дело и маяки.

Получив автономию, в Финляндии появилась своя лоцманская школа (включающая в себя службу по организации маяков), что было особенно важно в военном смысле. В каждом лоцманском округе была одна или более лоцманская станция, на которой проводкой судов занимались вместе со старшим лоцманом, лоцманы и ученики лоцманов. Лоцманам необходимо было отлично знать местный фарватер и способы проводки разных по типу судов. Лоцман нес ответственность за разметку фарватера по всему пути следования. На лоцманов были возложены и таможенные задачи, он должен был следить за тем, чтобы на судно не были погружены или выгружены запрещенные к провозу товары. До начала 19 века лоцманская проводка была исключительно частным делом, лоцманы сами покупали и содержали свои суда. До наших дней в Финляндии дожил лишь один лоцманский куттер, по проекту норвежского кораблестроителя Колина Арчера - Pitkaraasi.

Морская администрация Финляндии с 1917 до 2009 гг. главное государственное учреждение Финляндии, обеспечивающее безопасность мореплавания, оказания помощи судам в ходе зимней навигации (ледокольный флот), контроль над форматорами, учет движения судов и грузов, а также издание морских карт и контроль над паромным сообщением.

Организация лоцманской проводки Финляндии подверглась значительным изменениям во время 2000-х годов. 2004 год стал первым годом публичного лоцманского предприятия (Luotsausliikelaitos) в качестве независимой компании. Услуги лоцманской проводки до этого производились в соответствии с закон Финской морской администрации (FMA) (Asetus Merenkulkulaitoksesta (1249/1997), §1.1). Права и обязанности, принадлежащие FMA, были переданы независимой компании - Luotsausliikelaitos в той мере, в какой это было предусмотрено Законом о лоцманской проводке № 938/2003 §6.1 (Laki Luotsausliikelaitoksesta), а FMA взял на себя роль органа, ответственного за лоцманскую проводку.

Данная трансформация оправдывалась повышением эффективности производства и прозрачности отдельного государственного предприятия, а также путем дифференциации коммерческой деятельности от административных задач (HE 38/2003vp). Отрицательное мнение Комиссии Европейского союза против системы работы финского государственного предприятия в конечном итоге привела к изданию Закона о преобразовании Luotsausliikelaitos в компанию с ограниченной ответственностью № 1008/2010.

В августе частная компания начала предлагать свои услуги лоцманской проводки в Рауме. Соответственно начался процесс юридической трансформации нормативных требований, который привел к внесению изменений в Закон о лоцманской проводке. В измененном положении четко закреплено, что лоцманская проводка осуществляется исключительно лоцманскими компаниями упомянутыми в Законе о лоцманской проводке (Поправки к Закону о лоцманской проводке (940/2003)) (1050/2010) 4.1.)

Отметим, что общее управление и развитие лоцманской проводки в соответствии с Законом о лоцманской проводке осуществляет Министерство транспорта и связи, а соблюдение закона контролируется Агентством по безопасности на транспорте Финляндии.

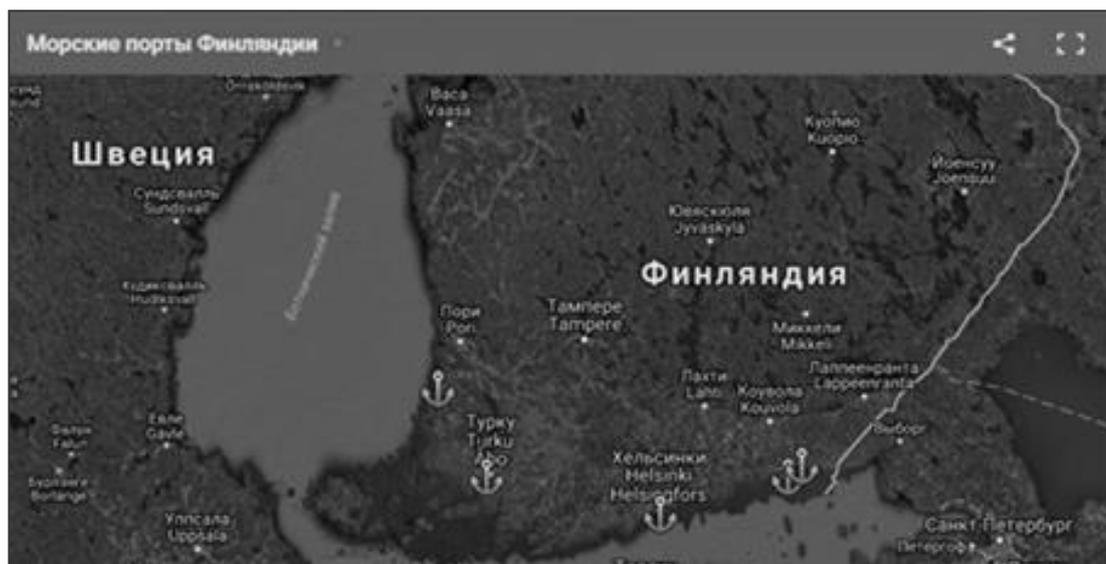


Рисунок 1.

В настоящее время основными портами Финляндии являются порт Хамина-Котка - Port of Hamina-Kotka, порт Хельсинки - Port of Helsinki, порт Раума - Port of Rauma и порт Турку - Port of Turku (рис. 1).

Совокупный контейнерооборот всех портов Финляндии по итогам 4 месяцев 2018 года составил 550,1 тыс. TEU, что на 3,6% больше аналогичного показателя 2017 года. По данным Ассоциации финских портов, ХаминаКотка за 4 месяца 2018 года обработала 226,9 тыс. TEU – это на 0,4% меньше, чем годом ранее. Хельсинки, напротив, увеличил контейнерооборот на 11,2%, до 172,5 тыс. TEU. Третий по контейнерообороту в Финляндии порт – Раума – за отчетный период перевалил порядка 92,5 тыс. TEU, что на 2,5% больше, чем за 4 месяца 2017 года. Порт Турку по итогам 4 месяцев 2018 года перевалил 912 TEU (+14,3%).

Основанная функция лоцманской проводки, обеспечение функциональности и безопасности судоходства, а также в значительном снижении риска возникновения экологических аварий.

Нормативные основы лоцманской проводки в Финляндии

Правовое регулирование лоцманской проводки в Финляндии основывается на Законе о лоцманской проводке № 940/2003 с поправками 998/2015, призванного содействовать безопасности судоходства и предотвращению ущерб окружающей среде и Постановлении правительства о лоцманах № 246/2011 с поправками 1491/2015, призванного дополнить положения Закона о лоцманской проводке.

Закон о лоцманской проводке детерминирует такие понятия как лоцман, лоцманская компания, лоцманская проводка, обязательная лоцманская проводка и изъятия из нее, а также обязанности пилота, момент начала лоцманской проводки и ее завершение.

Следует отметить, что на национальном уровне закреплены наиболее точные описания эксплуатационных требований к лоцманской проводки и требования к обучению лоцмана, которые по существу были заимствованы из британских источников. Британия разработала национальный стандарт, касающийся лоцманских операций, и программ обучения, основанный на этом стандарте: Национальный профессиональный стандарт для морских пилотов, NOS (Port Skills and Safety, 2000a) и Программе обучения морских пилотов (Port Skills and Safety, 2000b).

Под лоцманской проводкой понимаются действия, связанные с маневрированием судов, в которых лоцман выступает в качестве советника капитана судна и как эксперт по местным водам и их навигации.

Лоцман – это лицо имеющее лицензию выданную Финской морской администрацией на предоставление права быть лоцманом в водах Финляндии и в части Сайменского канала (раздел 2 (1050/2010) закона № 940/2003).

Под лоцманской компанией понимается общество с ограниченной ответственностью, учрежденное Законом о преобразовании государственного лоцманского предприятия в общество с ограниченной ответственностью (закон № 1008/2010), которому делегировано исключительное право оказывать лоцманские услуги и осуществлять лоцманскую деятельность.

Согласно раздела 5 закона № 940/2003 на общественных фарватерах, расположенных в финских водах, и части Сайменского канала (упомянуты в главе 1, раздел 3 (1) (13) Закона о воде № 587/2011) суда должны использовать лоцманов, а также в случае перевозке опасного или вредного для природы груза или в связи с особыми техническими характеристиками судна. Обязательство использовать лоцмана не зависит от национальности судна.

В соответствии с Постановлением Правительства Финляндии № 246/2011 положения об обязательной лоцманской проводке, закреплены в разделе 5(1) лоцманского закона и применяются, в том числе:

- к судам, объединенной комбинации буксирной баржи, которая перевозит нефть, сжиженный газ, вредные жидкие вещества или опасные грузы в твердой форме навалом или ввозом INF;
- к судам и интегрированной комбинации буксирной баржи, действующая в финских территориальных водах, общая длина которых превышает 70 метров, на водных путях Саймаа или в Сайменском канале, общая длина которых превышает 35 метров;
- нежесткая комбинация буксирной баржи, действующая в территориальных водах Финляндии, длина буксира составляет 50 метров или более, а длина баржи составляет 110 метров или более.

Следует отметить, что положения об обязательной лоцманской проводке не распространяется на:

- суда, принадлежащие финскому правительству, которые не используются для коммерческих целей;
- паромы, по направлению путей общего пользования и суда, которые используются исключительно в пригородном сообщении, упомянутом в Законе «О содействии общей разработке на архипелаге» № 494/1981 или аналогичном движении в провинции Аланд;
- российские суда, когда они плавают только в арендованной части Сайменского канала.

Также под обязательную лоцманскую проводку не подпадают суда:

- 1) внутреннего плавания, плавающие по водным путям Саймы;
- 2) капитаны, которых имеют Свидетельство, выдаваемое капитану судна о праве управления судном самостоятельно в местах обязательной лоцманской проводки выданное на основании раздела 14 (645/2010) закона № 940/2003 Финским агентством по безопасности на транспорте;
- 3) капитанам, которых Агентством по безопасности на транспорте Финляндии предоставлено разрешение (льгота) в соответствии с разделом 16 (1050/2010) закона № 940/2003. Разрешение об освобождении от обязательной лоцманской проводки может быть предоставлено для одного или нескольких фарватеров при условии, что заявитель:
 - имеет многолетний опыт работы в территориальных водах Финляндии или в части Сайменского канала;
 - имеет квалификацию офицера палубы, требуемую для выполнения обязанностей капитана или вахтенного офицера;
 - отвечает требованиям медицинской пригодности;
 - завершил обучение, утвержденное Агентством по безопасности на транспорте Финляндии;
 - прошел экзамен, знает финский или шведский языки.

Следует отметить, что освобождение может быть предоставлено только в том случае, если это не представляет опасности для безопасности судоходства или окружающей среды.

Освобождение выдается на фиксированный срок не более пяти лет и может по заявке возобновляться на тех же основаниях, что и предоставляется. Агентство по безопасности на транспорте Финляндии может отменить выданное ранее разрешение об освобождении от лоцманской проводки, если основания, на которых оно было предоставлено, прекращают свое действие или если имеют место быть неоднократные нарушения закон со стороны лица, которому выданное такое разрешение.

В целях безопасности и защиты окружающей среды Агентство по безопасности на транспорте Финляндии может принять решение о том, что определенный капитан или определенное судно должно в обязательном порядке использовать лоцмана (раздел 5 §5 закона № 940/2003).

Согласно сведениям Finnpiilot Pilotage заказ лоцмана производится за три часа до прибытия в лоцманский район, когда суда прибывают в Финляндию и за два часа до выхода из предполагаемого порта. Финское побережье и бассейн реки Сайма разделены на три лоцманских районов: южный, восточный и западный районы (рис. 2).

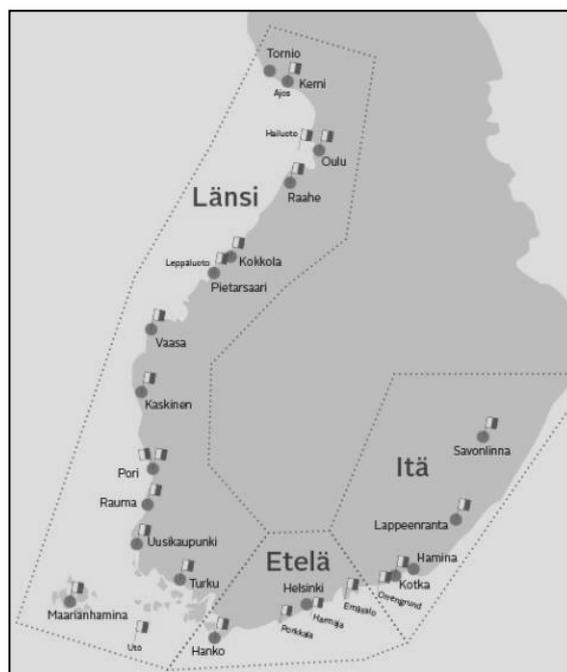


Рисунок 2.

Для заказа лоцмана агенты судов направляют в центр заказа лоцманов списки судов, прибывающие в финские порты. Агент или капитан судна должны направить предварительное уведомление в Центр заказов лоцмана не позднее чем за 12 часов до прибытия судна в пункт посадки лоцмана. Заявка подается в электронной форме через сайт лоцманской компании. Однако, все суда, подходя к лоцманскому пункту восхождения на борт должны обеспечить предварительное извещение за 24 часа до их прибытия на место. Информация может быть предоставлена по форме запроса или по электронной почте, факсу или телефону.

Услуга лоцманской проводки в Финляндии предоставляется компанией Finnpiilot Pilotage Ltd и более чем 300 профессионалами в области лоцманской проводки.

При необходимости и по уважительным причинам, связанным с плохой погодой или условиями навигации капитан морского судна вправе принять на борт двух лоцманов, назначив и указав в акта лоцманской проводки главного лоцмана, который будет отвечать за всю лоцманскую проводку.

Требования предъявляемые к лоцманам

Современный лоцман является советником капитана, консультирует его и помогает соблюдать правил безопасности на море и охрану окружающей среды. Лоцман хорошо знает местный фарватер и особые условия подконтрольного района лоцманской проводки, использует в своей работе новейшие технологии.

Согласно положениям раздела 12 Закона № 940/2003 лоцманская проводка осуществляется лоцманом на основании выданной ему Агентством по безопасности на транспорте Финляндии лицензии.

Лицензия выдается при условии, что заявитель:

- имеет квалификацию капитана;
- отвечает требованиям по медицинской пригодности;
- завершил тренировочные рейсы в фарватере, который будет введен в лицензию лоцмана (положение дополнено разделом 4 Постановления Правительства Финляндии № 246/2011, а именно заявитель должен совершить не менее 25 рейсов в обоих направлениях фарватера или по крайней мере пять рейсов в обоих направлениях фарватера, если заявитель уже имеет лицензию пилота на другой фарватер);
- прошел экзамен, проведенный Агентством по безопасности на транспорте Финляндии (1050/2010) (и подтвердил наличие навыков проводки судов, локальные особенности района, управления ресурсами района проводки, а также знание законодательства и положений о лоцманской проводке, систему движения судов, ледокольной проводке, поиск и спасение на море и знание инструкций в порта);
- прошел практическую оценку лоцманской проводки лицом, утвержденным Финским агентством по безопасности на транспорте в обоих направлениях фарватера, который должен быть введен в лицензию лоцмана;
- знает финский или шведский языки.

Лицензия предоставляется лоцману на фиксированный срок не более пяти лет и может быть возобновлена по его заявке, при условии, что лоцман продемонстрирует знания фарватера и пригодности по медицинским показаниям.

Закон о лоцманской проводке № 940/2003 в разделе 13 регламентирует, что Агентство по безопасности на транспорте Финляндии может отозвать или аннулировать лоцманскую лицензию в случае, если:

- лоцман больше не отвечает медицинским требованиям пригодности к обслуживанию торговых судов на палубе;
- лоцман утратил навыки и знания, необходимых для получения лицензии на осуществление лоцманской проводки;
- лоцман неоднократно нарушает нормативные требования движения судов;
- лоцман своими действиями ставит под угрозу безопасность движения судов.

Действие лицензии может быть приостановлено на время или отозвана навсегда.

Нормативно предусмотрено, что решение об отзыве лоцманской лицензии, как и решение об отзыве свидетельства об освобождении от лоцманской проводки могут быть обжалованы в апелляционный суд в соответствии с Законом об административной судебной процедуре № 586/1996. Иные решения, принятые Агентством по безопасности на транспорте, могут быть обжалованы в соответствии с Законом об административной процедуре № 434/2003.

Обязанности и ответственность лоцмана

Лоцманская проводка начинается с прибытия лоцмана на морское судно и заявления лоцмана о готовности приступить к проводке судна. Лоцман не должен покинуть мостик до конца лоцманской проводки или до того, как другой лоцман возьмет на себя функции по проводке. Заканчивается лоцманская проводка постановкой судна на якорь, пришвартовкой или прибытием к назначенному месту. После завершения лоцманской проводки лоцман должен представить лоцманскую накладную, которая должным образом заполняется и подписывается капитаном.

В обязанности лоцмана входит предоставление капитану пилотируемого судна плана проводки на основе современных карт и любую другую информацию и инструкции, необходимые для безопасного прохождения судна. При осуществлении проводки лоцман должен контролировать действия капитана, связанные с управлением и обращением с судном, имеющие большое значение для обеспечения безопасности движения судов и защиты окружающей среды.

В случае наличия замечаний, имеющие большое значение для безопасности судоходства, защиты людей, имущества и окружающей среды, а также для наблюдения за морскими и таможенными службами лоцман обязан проинформировать Службу движения судов о таких замечаниях. Следует также отметить, что лоцман вправе отказаться или отменить лоцманскую проводку, если он считает, что начало или продолжение рейса поставит под угрозу безопасность судна, лиц на борту, других судов или окружающую среду. В таких случаях лоцман должен немедленно указать причины своего отказа или прекращения проводки капитану судна и уведомить Службу движения судов о своем отказе в предоставлении или продолжении лоцманской проводки.

Согласно разделу 8(4) Закона № 940/2003 лоцман несет уголовную ответственность за нарушение требований закона.

Финское законодательство предусматривает обязанность лоцманской компании компенсировать причиненный ущерб при условии, что такой ущерб причинен умышленно или по грубой неосторожности с ограничением ответственности в размере не более 100 000 евро за каждый случай нанесения ущерба. В других отношениях действуют положения Морского кодекса (674/1994) и Закон о деликтной ответственности (412/1974) применяемые к ответственности лоцманской компании за ущерб.

Договор оказания лоцманской проводки в Финляндии

Договорные отношения в соответствии с законодательством Финляндии оформляются в устной форме за исключением случаев, когда законом регламентируется обязательная письменная или нотариальная форма заключения договора.

Следует отметить, что в финском праве нет единого унифицированного закона, регулирующего договорные правоотношения в целом. Закон о правовых актах (Oikeustoimilaki) регулирует лишь порядок заключения договора на стадии оферты и акцепта, права и обязанности представителя (доверенного лица) и условия недействительности сделки, направленной на установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей.

Условия, на которых достигнуто соглашение сторон, составляют содержание договора. Прекращение такого соглашения нормальным способом является исполнение обязательств по договору и достижения поставленных участниками договора задач. *Содержание договора может стать основным стимулом достижения намеченных целей и одновременно надежной защитой своих прав и интересов в случае возникновения конфликтов сторон, а также в ходе судебного разбирательства в Финляндии.*

Отсутствие каких-либо правил, регулирующих порядок заключения договора об оказании лоцманских услуг, свидетельствует о необходимости руководствоваться общими положениями о заключении гражданско-правовых договоров. Прежде всего, договор считается заключенным, если между сторонами в требуемой в подлежащих случаях форме достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора, и о том, что договор заключается посредством направления оферты (предложения заключить договор) одной из сторон и ее акцепта (принятия предложения) другой стороной.

Для целей проведения лоцманской проводки судов в водах Финляндии агент судна должен направить заявку-заказ (оферту) о необходимости проведения лоцманской проводки в Центр лоцманских заказов. Информация может быть предоставлена в форме запроса или по электронной почте, факсу или телефону, при этом Центр направляет подтверждение (акцепт) о принятии запроса с использованием того же метода связи, с помощью которого было представлено предварительное уведомление или был сделан обязательный запрос на лоцманскую проводку.

Акцепт оферты (согласие заключить договор на оказание лоцманских услуг) далеко не всегда оформляется отдельным письменным документом. При получении заявки лоцман в должное время может быть направлен непосредственно на судно. В подобной ситуации лицо, получившее оферту, в срок, установленный для ее акцепта, совершает действия по выполнению указанных в оферте условий договора (предоставление услуг), что по существу является акцептом.

Таким образом, можно констатировать возможность направления капитаном судна или агентом судовладельца заявки на оказание лоцманских услуги непосредственно лоцманской организации. Договор заключается путем акцепта оферты, которым могут служить как подтверждение лоцманской организацией своего согласия на оказание соответствующих услуг, так и конклюдентные действия лоцмана по прибытии на борт судна. Отнесение района плавания судна к числу районов обязательной лоцманской проводки не изменяет порядок заключения договора об оказании лоцманских услуг, а лишь делает его обязательным для судовладельца и соответственно для капитана судна.

В заключении хотелось бы констатировать, что со временем все изменяется и трансформируется, не исключение и оказание лоцманских услуги и их правовое регулирование, единственным уцелевшим элементом былых времен является веревочная лестница, по которой лоцман должен подниматься, чтобы оказать услуги лоцманской проводке судном в море.

Пристатейный библиографический список:

1. Закон «О лоцманской проводке» № 940/2003 с поправками № 998/2015 Режим доступа: <http://www.finlex.fi/>
2. Постановление правительства о лоцманах № 246/2011 с поправками 1491/2015 Режим доступа: <http://www.finlex.fi/>
3. Все порты Финляндии [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://seanews.ru>.
4. История Финляндии [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://ru.science.wikia.com>.
5. Крюков Л. Договор в финском праве.. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://ru.lexfi.fi>.
6. Лоцманская станция [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://openkarelia.org/object>
7. Рогозин О. Старый лоцман вновь в Котке [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://terve-suomi.com/kotka/gorodskie-novosti/397-staryj-lotsman-vnov-v-kotke.html>.
8. Скаридов А.С. Морское право: учебник для магистров. М.: Юрайт, 2012. С. 231-247
9. Условия предоставления услуг по лоцманской проводке [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.finnpilot.fi>
10. Possible Benefits of Competing Pilotage in Finland. Diedrik Jarnefelt. Department of Shipping and Marine Technology. Chalmers University of Technology. Gothenburg, Sweden 2009. Sou 2007: 106, стр. 52.
11. Effectiveness of pilotage [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.finnpilot.fi>.
12. FINNPILOT [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.finnpilot.fi/en>

Зайцева А. И.

Студентка ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Цветкова Ю.С.

Научный руководитель,

старший преподаватель кафедры международного и морского права

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПОДЪЕМА ЗАТОНУВШЕГО ИМУЩЕСТВА

Аннотация: в данной статье рассматриваются основные понятия, аспекты и процедуры подъема, уничтожения и порядка изъятия затонувшего имущества, которые играют большую роль в охране и защите окружающей среды от загрязнения вредными веществами и обеспечении безопасности мореплавания. В частности это затонувшие суда, которые несут угрозу как судоходству так и экологии.

Ключевые слова: затонувшее имущество, судоподъем, границы подъема судоподъема, культурное наследие.

SOME ASPECTS OF LIFTING SUNKEN PROPERTY

Summary: In this article, them a in concepts, aspects and procedures for raising, destroy in gand or dering the removal of sunken property are considered, which play an important role in protecting and protecting the environment from pollution by harmful substances and ensuring the safety of navigation.

Keywords: sunken property, ship-raising, the limit so lifting of the lifting, cultural heritage.

Советское время и начало 2000-х – промежуток, в который почти не отслеживали затонувшее имущество. На некоторых территориях это никакой роли не играет до сих пор (например, Архангельская область), так как все эти залежи не мешают осуществлению своих функций, а на некоторых территориях наоборот - мешают судоходству. Но существуют такие понятия как: затонувшее морское имущество культурного характера, имеющее доисторическое, археологическое или историческое значение, (если такое имущество находится на морском дне) и к затонувшее военное имущество. И все эти понятия требуют ясной четкой правовой детерминации, законодательного закрепления, порядка и уточнения.

Понятие «затонувшее имущество» в Российском законодательстве регулируется Кодексом торгового мореплавания (далее – КТМ) и Кодексом внутреннего водного транспорта п. 2 статьи 45 (далее – КВВТ) и определяется как потерпевшие крушение суда, их обломки, оборудование, грузы и другие предметы, иное затонувшее имущество независимо от того, находятся они на плаву или под водой, опустились на дно на внутренних водных путях либо выброшены на мелководье или берег. Но, данное понятие не распространяется на затонувшее морское имущество культурного характера и к затонувшее военное имущество .

Одним из основополагающих аспектов, на который важно обратить внимание является то, что по закону осуществлять подъем имущества обязаны лица, в соответствие со ст.109 КТМ, являющиеся собственниками данного имущества (но не всегда удается установить личность). По требованию капитана порта и в установленный срок собственники обязаны исполнить обязательство и по необходимости удалить или уничтожить имущество, в случае, если присутствует угроза загрязнения, если создает угрозу безопасности мореплавания, либо препятствует осуществлению рыболовства и осуществления своей деятельности порта и проводимым в нем работам. То есть в обратном случае, нет необходимости собственником поднимать имущество.

При наличии указанного полномочия, в действующем законодательстве отсутствует санкция за невыполнение законных требований капитана морского порта. Судовладелец, отказывающийся предпринять действия по подъему затонувшего имущества, может быть привлечен к административной ответственности по ч. 4 ст. 8.13 КоАП РФ, со штрафом не более 40 000 рублей. Данное регулирование не является достаточным для понуждения судовладельцев к подъему судов за свой счет, в связи с чем ущерб, причиненный администрации порта отказом от подъема может быть возмещен лишь в порядке гражданского судопроизводства.

Для подъема имущества собственнику необходимо осуществить некую процедуру в которой он, в первую очередь, должен известить о подъеме капитана ближайшего морского порта в течение года со дня, когда имущество затонуло; капитан морского порта после получения заявления должен установить порядок подъема имущества и его срок. Если в течение обозначенного срока подъем имущества не будет осуществлен, то согласно статьи 236 Гражданского кодекса РФ, рассматриваются как отказ от права собственности.

Следующим аспектом следует выделить основной субъект в части судоподъема имущества, его уничтожения и удаления, которым является в первую очередь капитан морского порта, который распоряжается данными функциями и в том случае, когда судовладелец имущества не выполнит свои обязательства в назначенный срок, либо если он вовсе неизвестен.

В то же время следует заметить, что в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», юрисдикция Администрации морских портов ограничивается самим портом, а за пределами порта действует юрисдикция Федерального Агентства морского и речного флота, в компетентность которого не входит подъем затонувшего имущества, что находит свое отражение в Постановлении Правительства РФ от 23 июля 2004 года № 371 ФЗ. Можно сделать вывод, что необходимо наделить определенный государственный орган полномочиями по подъему затонувшего имущества.

В случае, если затонувшее имущество приносит вред окружающей среде и создает угрозу мореплавания, то согласно статье 111 КТМ Администрация морского порта наделяется правом урегулировать проблему, поднять имущество и при необходимости уничтожить его. В связи с чем порту приходится за свой счет осуществить «уборку».

Говоря об имуществе культурного характера, хотелось бы отметить, что затонувшее имущество можно рассматривать в качестве культурного и природного наследия в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., Конвенцией ЮНЕСКО об охране всемирного культурного наследия 1972 г., и Конвенции об охране подводного культурного наследия 2001 г. и др., где дается, к сожалению, не четкое определение понятия «природное наследие», в связи с чем, соответственно, не определены конкретные нормы, касающиеся именно подводного культурного наследия, в чем на данном этапе развития законодательства требуется конкретика и практика их применения.

Таким образом, к понятию «природное наследие» относят: природные памятники, достопримечательности, геологические и физиографические образования и точно ограниченные зоны, которые имеют выдающуюся универсальную ценность. Каждое самостоятельно государство распределяет и обозначает такие ценности, расположенные на его территории.

Ярким примером может послужить лайнер «Титаник», который затонул с 14 на 15 апреля 1912 г., пользующийся до настоящего времени защитой Конвенции 2001 г. в Северной Атлантике.

Одним из основных аспектов подъема затонувшего имущества является применимое право в отношении имущества, затонувшего в территориальном море или во внутренних морских водах. Таким образом, применяется право того государства, в котором, непосредственно, имущество затонуло. А в случае, если затонувшее имущество оказалось в открытом море, то будет применяться закон государства флага данного судна.

Таким образом, основываясь на вышеизложенном, отсутствие нормативного правового регулирования ответственности судовладельцев за отказ от исполнения требований капитана порта по подъему затонувшего имущества, не означает, что лицо не может быть привлечено к ответственности по иным основаниям.

При наличии признаков загрязнения окружающей среды затонувшим судном, защита интересов собственника водного объекта может быть произведена в судебном порядке на основании положений закона о защите водной среды от загрязнения.

Таким образом, на данный момент выделяют три вида затонувшего имущества, представляющего собой военно-морское захоронение, культурно-историческую ценность и которое представляет угрозу для судоходства. Считаем необходимым расширить правовую сферу применения положений о затонувшем имуществе, что поможет установить порядок и процедуру уничтожения имущества и четко определить его юридическую природу, ответственность и правовую детерминацию.

Пристатейный библиографический список:

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017).
2. Кузнецова Л. В. Правовое регулирование затонувшего имущества по международному и национальному праву на примере Российской Федерации [Текст] // Юридические науки: проблемы и перспективы: материалы III Междунар. науч. конф. (г. Казань, май 2015 г.). Казань: Бук, 2015. С. 211-214. URL <https://moluch.ru/conf/law/archive/141/8097/> (дата обращения: 24.09.2018).
3. Скаридов А.С. Морское право. Учебник для магистров. М.: ЮРАЙТ, 2014. С. 231
4. Скаридов А.С. Российское законодательство о подъеме затонувшего имущества // Вопросы российского международного права. № 9А. 2017. С.184-200
5. Федеральный закон от 25.06.2002 № 73-ФЗ (ред. от 08.03.2015) «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»

Исайчева А.

студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК МОРСКИМ И ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Аннотация: В статье рассмотрено лицензирование перевозок морским и водным транспортом опасных грузов, порядок, процедура проведения и требования, предъявляемые соискателю лицензии(лицензиату). Анализируется действующая нормативная база, а также возможные поправки и изменения законодательства.

Ключевые слова: порядок лицензирования, правовое регулирование, требования к лицензиату, лицензирующий орган, перевозка опасных грузов.

LICENSING OF CARGO CARRIAGE ON THE MARITIME AND INLAND TRANSPORT

Summary: The article considered the licensing of carriage dangerous freights on marine and inland transport, system of licensing and requirements to the license applicant(the licensee). In the article were analyzed the current normative-legal base and also possible amendments and changes of the legislation.

Keywords: procedure for licensing; legal regulation; requirements for licensee; licensing authority; carriage of dangerous cargo.

Институт лицензирования отдельных видов деятельности – это один из универсальных инструментов государственного регулирования, посредством которого обеспечивается защита прав граждан и общества, защита публичных интересов государства, его безопасность в целом.

Лицензия – это такой разрешительный документ, которым подтверждается возможность юридического лица (индивидуального предпринимателя) действительно исполнить установленные требования для осуществления конкретного вида деятельности.

Отдельно рассмотрим сферу морского и внутреннего водного транспорта. Лицензирование деятельности этой области касается прежде всего обеспечения безопасности грузовых и пассажирских перевозок, недопущения вредоносного воздействия на окружающую среду и во избежание ущерба транспортной отрасли в целом.

Основным источником правового регулирования отрасли является Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности». Конкретные виды перечислены в статье 12 пп.20,21,28 и 29: перевозка пассажиров, перевозка опасных грузов, погрузочно-разгрузочная деятельность, буксировочная деятельность (исключение из правила, когда буксировки организовываются юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем для собственных нужд).[1]

Для каждого из вышеуказанных видов приняты положения, утверждённые Постановлением Правительства РФ «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте».[2]

Среди обозначенных видов деятельности детально следует рассмотреть особенность лицензирования перевозки опасных грузов, относящиеся к наиболее сложной категории.

Для транспортировки таких грузов морем необходимы высокая квалификация команды и следование специальным требованиям. Сравнить перевозку опасных и экспедирование обычных грузов, то опасные предполагают особые условия перевозки, которые должны быть строго соблюдены (например, специальная тара/упаковка, сроки, допустимый маршрут и другое).

Последовательность такой перевозки является особенностью этой деятельности: устанавливается класс опасности, производится соответствие маркировки самого груза и контейнера(тары), затем проверяется классификация опасности в соответствии с Международными правилами МОПОГ[3], после этого производится оптимизация (выбирается оптимальный вариант маршрута и время).

Самостоятельная перевозка опасных грузов может вызвать трудности и проблемы. Одно из условий успешной организации это соблюдение всех законодательных требований и разрешений. Заметим, что успешность грузоперевозки зависит от своевременного исполнения предписаний и в целом от соблюдения законодательства. Избежание возможных неблагоприятных последствий как раз так обеспечивается проведением лицензирования такой деятельности.

В силу особенностей таких грузов и специфики их перемещения, процесс перевозки требует индивидуальной организации, поэтому шаблонные правила не применяются.

Как отмечалось выше, каждый этап должен быть качественно продуман, согласован в строгости с мерами безопасности, а также международными правилами. Отступление от требований и правил может нанести серьёзный вред окружающей среде и (или) стоить жизни людей.

Организацией осуществляющей лицензирование деятельности по перевозке опасных грузов является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и её территориальные органы.

На основании пункта 2 части 10 статьи 19 Федерального закона № 99 для определения соответствия лицензиата установленным требованиям и условиям лицензирующий орган отдаёт распоряжение на выездную проверку, по результатам которой составляется акт на соответствие/несоответствие соискателя необходимым требованиям.

В юридической прессе, а также и государственной думой ставился вопрос о переводе лицензирования отдельных видов деятельности на саморегулирование или же замены на другие формы регулирования[5].

Так на рассмотрение Госдумы был направлен законопроект[6] об отмене лицензирования на морском и внутреннем водном транспорте. Главная идея данного проекта – устранение дублирующих функций контрольно–надзорных органов в данной области[7].

Например, в государствах Западной Европы вообще отсутствует лицензирование грузоперевозок морским и водным транспортом, в том числе и пассажирских перевозок.

Требования по обеспечению безопасности мореплавания и судоходства в целом предъявляются к судам в соответствии с требованиями международных конвенций (МКУБ)[8].

Стоит отметить, что к иностранным судам при их проходе по внутренним водным путям и заходе в морские порты Российской Федерации, не применяются положения российского законодательства. В свою очередь эти конвенции закреплены в нашем законодательстве, и имеют юридическую силу, преобладающую над национальным правом (ст. 14 Конституции РФ).

По мнению авторов проекта (депутаты Александр Меткин и сенатор Николай Власенко) отмена лицензирования на морском и внутреннем водном транспорте уменьшит количество внеплановых проверок и сократит непроизводительные простои судов физических и юридических лиц, связанные с проведением процедур лицензирования, а также будет способствовать развитию конкуренции, пресечению коррупции, будет обеспечивать экономии государственных средств.

Безопасность перевозок в стране обеспечивается действующей нормативной базой, отменив лицензирование, достаточно будет портового контроля, вместе с этим усилив ответственность работников порта. Как отмечают специалисты данной отрасли, состояние морского и внутреннего водного транспорта стабилизировалось (раньше лицензировались все виды деятельности, а в настоящее время только перевозка опасных грузов и пассажиров); контроль осуществляется на достаточном уровне (введение СУБ и института страхования судов)[9].

При этом говорить о полной отмене лицензирования однозначно нельзя. Возможность замены данной процедуры на другие формы регулирования предпринимательских отношений будет, когда альтернатива будет содержать соответствующий набор правовых средств, характерных лицензированию, которые не в меньшей степени смогут обеспечивать защиту прав и интересов юридических лиц, общества и государства. Цели и задачи такой альтернативной формы должны быть соразмерны целям и задачам лицензирования.

На основании вышесказанного логично предположить, что в перспективе необходимо оптимизировать и привести действующее нормативно-правовое и нормативно-техническое регулирование в соответствие с нормами международного права, ратифицированными РФ.

Лицензирование на морском и водном внутреннем транспорте в нынешних российских условиях это сложный и эффективный механизм государственного регулирования экономической деятельности с потенциалом, обеспечивающим безопасность перевозок. Значение лицензирования в подтверждении требований и условий хозяйствующих субъектов, соответствие и соблюдение которых и позволяет осуществлять лицензируемую деятельность; выдаваемая лицензия гарантирует качество и безопасность осуществления деятельности, защищает права участвующих и (или) не участвующих в лицензируемой деятельности на внутреннем водном и морском транспорте. Таким образом, замена лицензирования альтернативными формами регулирования в настоящий момент не представляется возможной.

Пристатейный библиографический список:

1. Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «О лицензировании отдельных видов деятельности» (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.18). [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. Дата обращения 20.08.18.
2. Постановление Правительства РФ от 06.03.2012 N 193 (ред. от 10.08.2016) «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте». [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. Дата обращения 20.08.18.
3. Приказ Минморфлота СССР от 03.05.1989 N 56 «О введении в действие Правил морской перевозки опасных грузов (Правила МОПОГ) РД 31.15.01-89» (вместе с РД 31.15.01-89. Правила морской перевозки опасных грузов (Правила МОПОГ)). [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. Дата обращения 22.08.18.
4. Скаридов А.С. Морское право: Учебник для магистров. М.: Изд-во ЮРАЙТ, 2014. С.429

5. Субанова Н.В. Саморегулирование как альтернатива лицензированию предпринимательской деятельности // Административное и муниципальное право. №8. 2011
6. Законопроект № 1044618-6 «О внесении изменений в Федеральный закон от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Официальный сайт Государственной Думы. Автоматизированная система обеспечения законодательной деятельности
7. «В Госдуму внесен законопроект об отмене лицензирования внутренних морских и речных перевозок...» // Лента новостей (Москва). [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://kommersant.ru/archive/news/2016-04-13>. Дата доступа 13.04.2016, 22:15
8. Приказ Роскомрыболовства от 18.10.1995 № 165 «Об организации управления безопасной эксплуатацией рыбопромыслового флота». [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. Дата обращения 22.08.18.
9. Статья 34.1. Система управления безопасностью судов // Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (ред. от 29.12.2017). [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. Дата обращения 22.08.18.

Капустина М.А.

ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова

Удовиков И.О.

ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова

ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВОДКА И МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ

Аннотация: В статье рассматриваются основные ошибки лоцманов, а также особенности страхования ответственности при осуществлении лоцманской проводки судов.

Ключевые слова: лоцман, морское страхование, судно, лоцманская проводка

PILOTAGE AND MARINE INSURANCE

Summary: In this article the author considers the main errors of pilots, as well as the features of liability insurance in the implementation of pilotage

Key words: pilot, marine insurance, ship, pilotage

Актуальность выбранной нами темы заключается в том, что морские перевозки составляют 62% общемирового грузооборота.¹ Очень часто при выборе способа перевозки груза или пассажиров, отправители останавливаются на морской перевозке. Лоцманская проводка является неотъемлемым элементом морских перевозок. Поэтому подробное регулирование, устранение неточностей и проблем, связанных с ошибками при лоцманской проводке, имеет важное значение для перевозок морем.

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.²

Вопросы, связанные с лоцманской проводкой регулируются Кодексом торгового мореплавания РФ³, так согласно ст.86 - лоцманская проводка судов осуществляется в целях обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами, а также с целью защиты морской среды.

Лоцманская проводка судов осуществляется морскими лоцманами, имеющими выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах.⁴

С позиций морского страхования, работа лоцмана помогает избежать морских аварий и связанных с ней убытков, подлежащих возмещению морским страховщиком, исходя из условий ранее заключенного договора морского страхования.

¹ [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.faktoriall.ru/o-perevozkah/morskie-transportnye-perevozki/>

² Бразовская Я.Е., Скарин А.С. Лоцманское право. Учебное пособие / Институт по изучению морского права. СПб: Academus, 2018. С. 8

³ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017). Справочная система «Консультант Плюс» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

⁴ Там же

Ошибки, допущенные лоцманом в ходе осуществления лоцманской проводки, могут привести к различным морским происшествиям, например столкновению судов, повреждению портовых сооружений, посадки судна на мель и др.

Нормы международного морского права, а также условия заключенного договора страхования на их основе прямо указывают, что использование услуг лоцмана не освобождает капитана судна от ответственности за безопасную навигацию и маневры судна. Одновременно судовладелец несет ответственность за ущерб, обусловленный ошибкой лоцмана на тех основаниях, если бы этот ущерб был обусловлен ошибкой, допущенной членом экипажа судна. По имеющимся в распоряжении страховщика письменным документам, судовладелец имеет право получить доказательство того, что капитан судна использовал предоставленное ему право вмешиваться в действия, приказания и команды лоцмана, если считает, что эти действия, приказания и команды угрожают безопасности мореплавания.¹

Зачастую, лоцманские ошибки происходят по следующим причинам:

1. Неосмотрительность и неосторожность лоцмана.

Так, например, в феврале 1986 г. советский т/х «Михаил Лермонтов» совершал круизный рейс вблизи Новой Зеландии под проводкой лоцмана Дона Джемисона – новозеландского лоцмана-частника, имевшего лицензию на право лоцманской проводки вдоль всех берегов Новой Зеландии. Одновременно лоцман был на службе у компании, обслуживающей иностранных туристов, и выступал в роли гида. По-видимому, совмещение этих двух практически несовместимых одновременно обязанностей и привело к тому, что 16 февраля в 17 часов 30 минут по местному времени, когда теплоход находился недалеко от порта Пиктон, следуя в сложных условиях фиордов Новой Зеландии, лоцман совершил роковую ошибку, направив судно в узкий и непроходимый для судов такого класса пролив. Как отмечала комиссия по расследованию, лоцман Джемисон не сверился с навигационными картами, и решение о направлении судна через проход (в районе Мальбровских камней) было принято им самостоятельно без каких-либо консультаций. Не контролировал его и капитан судна, который в это время находился в каюте. В итоге судно наскочило на подводные рифы и получило тяжелые пробойны, в результате чего судно затонуло и погиб один член экипажа. Лоцман Джемисон, обвиненный в катастрофе, добровольно, не ожидая решения комиссии, сдал в Министерство транспорта Новой Зеландии свою лицензию на право работы в должности лоцмана.²

2. Отсутствие должных знаний у лоцмана.

Зачастую, начиная проводку судна, морской лоцман не владеет данными об эксплуатационных и маневренных характеристиках судна. В качестве примера можно привести инцидент, произошедший 30 июня 2017 в порту Ростов-на-Дону: навал т/х «Ленск» на т/х «ОКА-32», когда на судне не работало подруливающее устройство, произошли отказы в работе ДАУ (из 2-х ГД запустился толь один – правый) и несоответствующем буксирном обеспечении, лоцман не только не сообщил о возникших проблемах, но и в целом об аварийном случае.³ В данном случае лоцман не только не был осведомлен об эксплуатационном состоянии судно, но и не передал сообщение капитану порта о неисправности в работе судовых систем.

Говоря об ошибках, допускаемых лоцманами, нельзя забывать, что присутствие на судне лоцмана не освобождает от ответственности капитана судна за управление судном.

С ошибками лоцмана тесно связан и договор морского страхования, так как одним из рисков в таком договоре является ошибка лоцмана. Согласно ст. 26 КТМ РФ – «...по договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки».

Актуальным вопросом является возмещение ущерба при аварийном случае во время лоцманской проводки. Вопрос о возмещении ущерба при лоцманской проводке остается юридически сложным и, очевидно, потребует долгого обсуждения и взвешенного подхода, поскольку, если на борту судна находится «обязательный» лоцман, он, пока действует в рамках своих полномочий, считается представителем судовладельца, и экипаж судна должен ему подчиняться. Лоцман не замещает капитана, но любое неоказание экипажем содействия лоцману будет рассматриваться как небрежность судовладельца.

Очевидно, что на лоцмана возлагается некая ответственность. Согласно пункта 1 статьи 104 КТМ, ответственность лоцмана или лоцманской Службы может быть ограничена согласно

¹ Ефимов С.Л. Морское страхование. Теория и практика: Учебник. М.: Рос Консулы, 2001. С.326

² Сидорченко В.Ф. Морские катастрофы. СПб: Юридический центр, 2006. С.268

³ Анализ аварийности на морском и внутреннем водном транспорте в зоне ответственности Южного УГМРП Ространснадзора по итогам 2017 года [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://yugmrn.tn.rostransnadzor.ru/wp-content/uploads/sites/33/2017/12/2017.pdf>

статьи 103 суммой, равной десятикратному размеру лоцманского сбора, причитающегося за лоцманскую проводку судна.

Пункт второй ст. 104 допускает утрату права на ограничение ответственности, если доказана вина лоцмана, а ст. 105 четко определяет, что лоцманская организация не несет ответственности перед третьими лицами, если по вине ее лоцмана понесены убытки.

Выходит, что государство в лице портовых властей силовым методом навязывает обязательного лоцмана судовладельцу (хотя считается, что судовладелец нанимает его по собственной воле), но за убытки, возникшие вследствие ошибок лоцмана, платить не хочет. Оно также не желает страховать риски лоцманов.

Эта проблема существует давно и почему-то не решается. По статистике, во всем мире очень незначителен процент аварий, когда на борту находился обязательный лоцман и убытки от этих аварий мизерны по сравнению с теми средствами, которые обращаются в береговой составляющей морского предпринимательства, где обязательный лоцман является важным звеном.

Очевидно, что здесь играют роль сугубо частные интересы и коммерческий подход, а не государственный подход к решению этой старой проблемы. Ведь государство укрепило бы лоцманские службы и подняло их авторитет на более значимый уровень, введя обязательность страхования лоцманских рисков и взяв на себя ответственность по аварийным случаям с обязательным лоцманом на борту.

Но все же, положительные сдвиги в переосмыслении этой проблемы уже есть. Так, после огромного разлива нефти в результате посадки на мель судна «Sea Empress» в порту Milford Haven в Англии в 1987г., на порт был наложен колоссальный штраф в размере 6 миллионов долларов США - именно потому, что расследованием была установлена вина портового лоцмана в непрофессиональном управлении движением судна при заходе в порт. Хотя, думается, выплата огромного штрафа была наложена на порт не как возмещение грузовладельцу или судовладельцу за понесенные убытки, а как возмещение государству, в чьей собственности находится порт, за ликвидацию последствий экологической катастрофы.¹

Получить возмещение причиненного имущественного ущерба в результате ошибок лоцмана судовладелец может только на основании ранее заключенного договора морского страхования. Риск возможного ущерба судну от ошибок лоцмана, как правило, является стандартным условием договора страхования судна (каско) или договора страхования гражданской ответственности судовладельца за ущерб перед третьими лицами. При этом морской страховщик пытается использовать все имеющиеся в его распоряжении правовые средства, чтобы предъявить регрессный иск к лоцманской организации в сумме ранее выплаченного страхового возмещения судовладельцу (перевозчику).

Одним из актуальных вопросов является проблема выплаты страхового возмещения при ущербе, который возник в связи с ошибкой лоцмана. Очень часто страховые компании отказываются в выплате страхового возмещения в таких ситуациях. Однако, в случаях, когда вред нанесен грузу, то страхователи ссылаются на статью 167 КТМ, тем самым снимают себя ответственность за утрату, повреждение или просрочку груза. В случаях, когда ущерб нанесен судну гораздо сложнее получить страховое возмещение.

Поэтому правильное указание всех обстоятельств, связанных с лоцманской проводкой и ответственностью за ее нарушение, является необходимым и обязательным условием при заключении договора морского страхования.

Таким образом, лоцманская проводка имеет важное значение для осуществления мореплавания на труднопроходимых участках. Однако ненадлежащая подготовка и отсутствие необходимых знаний у лоцманов, их неосмотрительность и легкомыслие могут привести к морским авариям. Включение в договор морского страхования ошибок при лоцманской проводке, как страхового случая, является важным фактором при определении порядка возмещения причиненного вреда. Важным выступает и то, что капитан судна не освобождается от ответственности, при принятии лоцмана на судно, а возмещение убытков с лоцманской организации происходит в форме регрессного иска.

Пристатейный библиографический список:

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017). Справочная система Консультант Плюс. // Режим доступа: <http://www.consultant.ru>;
2. Бразовская Я.Е., Скаридов А.С. Лоцманское право. Учебное пособие / Институт по изучения морского права. СПб: Academus, 2018. 65 с.
3. Ефимов С.Л. Морское страхование. Теория и практика: Учеб. М.: Рос Консулы, 2001. 448 с.
4. Сидорченко В.Ф. Морские катастрофы. СПб: Юридический центр, 2006. 424 с.
5. Скаридов А.С. Морское право. Учебник. М.:ЮРАЙТ, 2012. С. 485

¹ Сергиенко В.В. Разграничение ответственности между лоцманом и капитаном [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://marinetanker.com/index.php?m=4&p=15&n=87>

6. Анализ аварийности на морском и внутреннем водном транспорте в зоне ответственности Южного УГМРН Ространснадзора по итогам 2017 года [Электронный ресурс] 2018. Режим доступа: <http://yugmrn.tu.rostransnadzor.ru/wpcontent/uploads/sites/33/2017/12/2017.pdf>

Колтакова Алина

студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

Панкова Виктория

студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

Цветкова Ю.С.

Научный руководитель,

старший преподаватель

кафедры международного и морского права

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ АРКТИКИ И АНТАРКТИКИ

Аннотация: в данной исследовательской работе авторами были рассмотрены вопросы, относящиеся к экологическим проблемам Арктики и Антарктики, а также пути их решения на законодательном уровне.

Ключевые слова: Арктика, Антарктика, Антарктида, экологи, экологическая безопасность, Международное право, экологические загрязнения.

SOME ISSUES REGARDING LEGAL REGULATION OF ENVIRONMENT OF ARCTIC AND ANTARCTIC

Summary: in this research work the authors considered issues related to the environmental aspects of the Arctic and Antarctic, and also ways to solve these problems in terms of legislation.

Keywords: Arctic, Antarctic, Antarctica, ecologists, environmental safety, International law, environmental pollution.

К полярным регионам нашей планеты относят Арктику, примыкающую к Северному полюсу, и Антарктику – к южному. Сегодня эти две уникальные по своему географическому положению, климатическим условиям, животному миру и недрам точки земли находятся под угрозой. В погоне за разведкой, добычей, исследованием этих регионов государства зачастую забывают о необходимости сохранения здоровой экосистемы Арктики и Антарктики. На многих международных форумах вопросы экологии являются едва ли не самыми актуальными.

Правовой режим Арктики устанавливается международно-правовыми нормами (к примеру, декларацией Арктического совета), а также нормативной базой арктических государств (например, в Российской Федерации действует Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 ноября 1984 года № 1398-ХІ «Об усилении охраны природы в районах Крайнего Севера и морских районах, прилегающих к северному побережью СССР», Указ Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации»). Исходя из географического положения, приарктические страны в значительной мере заинтересованы в определении правового режима пользования этими пространствами. Концепция арктических секторов устанавливает, что государство, обладающее арктическим побережьем, имеет специальные права в своем секторе. Сектор представляет собой треугольник, основанием которого является побережье соответствующего государства, а сторонами - линии, проходящие по меридианам к Северному полюсу. Спорные вопросы также регулируются законами приарктических государств о континентальном шельфе, исключительной экономической зоне и другие. Помимо этого, Конвенция по морскому праву 1982 года закрепляет право прибрежного государства в пределах исключительной экономической зоны принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах.¹

Высокий экономический интерес в данном регионе обусловлен наличием углеводородных депозитов большой ёмкости, наличие потенциальных углеводородных депозитов будущего – метангидратов, континентальных месторождений рудных и нерудных ископаемых, технологическая доступность которых растёт с исчерпанием аналогов в других климатических зонах, изменением технологий добычи и изменением климата. Помимо этого, в Арктической зоне открыты запасы минералов, которые могут уже в настоящее время служить альтернативным

¹ «Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву» (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

сырьём для получения цветных металлов, легированных сплавов, новых керамических материалов; наличие значительных запасов пресных вод; возможности получения электроэнергии из возобновляемых источников – энергии ветра, приливов и отливов, океанической биомассы и т. д.¹

Участники дискуссий сходятся во мнениях о том, что необходимо правовое регулирование деятельности в этих регионах, благодаря чему экологическая безопасность будет находиться под защитой права. Кроме того, защита необходима не только на международном и национальном уровнях, но и в рамках «общественного договора».

Развитие Арктического регионов настоящее время — это создание современной инфраструктуры, освоение природных ресурсов, научная и инновационно-техническая деятельность, а также развитие промышленности с учетом интересов коренных народов и сохранения животного мира.

Освоение региона и, в первую очередь, его экономическая эксплуатация порождает техногенное загрязнение окружающей среды. Прежде всего, речь идет о проблеме промышленного загрязнения Арктики. При сепарации нефти выделяется так называемый попутный газ. Отсутствие эффективной системы его утилизации приводит не только к токсическому загрязнению атмосферы, но также ускоряет климатические изменения. Это серьезная экологическая проблема, поскольку отсутствие утилизации оказывает пагубное действие на речные и морские экосистемы (с речным стоком в моря Северного Ледовитого океана ежегодно выносятся несколько сотен тысяч тонн нефтепродуктов), и, как следствие, на здоровье коренного населения. Периодически появляются пугающие данные о многокилометровых свалках, ведь в условиях сверхнизких температур загрязняющие вещества надолго сохраняют возможность негативного воздействия на состояние животного мира региона.²

Попыткой решения вышеуказанных задач может служить Национальный общественный стандарт «Экологическая безопасность Арктики» - свод правил поведения для организаций, желающих работать в арктическом регионе, разработанный по инициативе ПАО «Россети» (оператор электрических сетей России) в 2016г. Стандарт не входит в нормативно-правовую базу РФ, это некий общественный договор между обществом и предприятиями, который не обеспечивается государством. Главная цель здесь - определить четкие принципы организации собственной работы предприятий для обеспечения экологической безопасности.

Основополагающий документ в области экологического регулирования необходим России как арктическому государству. Стандарт служит дополнением к «Основам государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», «Экологической доктрины Российской Федерации», «Морской доктрины Российской Федерации».

Существующая нормативно-правовая база РФ не регулирует в полной мере все вопросы природопользования в Арктической зоне. Проблема здесь кроется не только в несовершенстве законодательства, но и в том, что помимо императивных норм, экологические аспекты поддаются диспозитивному регулированию, а значит государство должно «отступить» и предоставить определенную самостоятельность и ответственность работающим в Арктике субъектам.

Общественный договор должен решить такие вопросы, как определение границ допустимого антропогенного воздействия на северную экосистему, постоянное информирование и «воспитание» экологической правовой культуры и т. д.

Общественный характер стандарта выражается, прежде всего, в принципе добровольности, то есть стандарт не является обязательным к исполнению, однако организации, принимающие стандарт, берут на себя обязательства по выполнению его критериев добровольно, осознавая важность сохранения целостности окружающей среды, соблюдения норм безопасности и ответственности за качество жизни перед будущими поколениями. Проверить своё соответствие принципам стандарта и заявить о принятии норм стандарта организация может самостоятельно. Однако функционирование стандарта как системы подразумевает создание экспертного совета, который возьмёт на себя функции проверки соответствия деятельности сертифицируемой организации нормам стандарта. Экспертный совет должен быть выборным органом и состоять из представителей организаций уже присоединившихся к стандарту, научных работников и представителей власти. Состав и численность экспертного совета, а также его полномочия определяют на его первом заседании представители организаций, готовых принять стандарт.³ Созданная таким образом система должна обеспечивать работающий механизм правовой защиты экологии арктического региона.

В южной полярной области нашей планеты располагается Антарктика. Именно Антарктика является самой суровой климатической зоной Земли. В Антарктику входит материк

¹ Официальный сайт Международного арктического форума «Арктика — территория диалога» [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://forumarctica.ru>

² Официальный сайт арктического и антарктического научно-исследовательского института [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.aari.ru>

³ Официальный сайт ПАО «Российские сети» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.rosseti.ru>

Антарктида и прилегающие к нему части трех океанов таких, как Тихий, Атлантический и Индийский вместе с островами. Следует отметить, что Антарктида отлична от других пяти континентов тем, что не принадлежит ни одной стране мира, она удалена от центров цивилизации и на ней отсутствует постоянное население.¹ Еще со времен открытия Антарктида привлекает к себе многочисленное внимание стран мира, вследствие чего многие страны выдвинули претензии на территорию континента, но безуспешно.²

Так, в 50-х годах в рамках Международного геофизического года, 12 государств направили экспедицию в Антарктику. Именно эти ученые, активно осуществлявшие исследование данного региона и подписали Договор об Антарктике в 1959 г.³ В 1982 году была подписана Конвенция о сохранении морских живых ресурсов Антарктики и Конвенция по регулированию освоения минеральных ресурсов Антарктики 1988 г. В 1991 г. в Мадриде всеми странами-участницами Договора об Антарктике, в том числе и Российской Федерацией, был подписан Протокол по охране окружающей среды к Договору об Антарктике, который помог сформулировать и детально конкретизировать вопросы природоохранной деятельности в районе действия Договора об Антарктике сроком на 50 лет. Из Протокола следует, что Антарктика является природным заповедником, который предназначен для мира и науки. Однако экологические проблемы все же добрались до снежных пустынь и ледяных глыб. В качестве основных проблем региона можно выделить следующие:

1) утончение озонового слоя (проблема была вызвана хлорфторуглеродами, которые синтезируются человеком в процессе производств);

2) таяние ледников (за последнее время температура на континенте резко увеличилась и продолжает расти. В 2002 году от шельфового ледника Ларсена, площадью 3250 кв. км и толщиной более 200 метров, откололся айсберг размером в 2500 кв. км.⁴ Процесс отламывания занял всего 35 дней. До 2002 года ледник считался стабильным, так как он просуществовал более 10 000 лет, с последнего Ледникового периода. Из-за его разлома в море Уэдделла попало свыше тысячи айсбергов. К слову, это море считается самым чистым на нашей планете);

3) сокращение популяции некоторых видов пингвинов (причиной служит изменение климата и чрезмерно концентрированная ловля криля в регионе. Криля там достаточно, но и пингины, и люди ловят его в одном месте);

4) резкий интерес туристов к материку (по мнению экологов, каждый 5 человек, который ступит на землю Антарктики принесет с собой чужеродные бактерии, а также все средства передвижения, такие как лайнеры, самолеты и многие другие создают шум, который беспокоит многих животных).

Обращая внимание на то, что рост антарктического туризма может негативно воздействовать на окружающую среду, в 1991 году была основана Международная ассоциация туроператоров по Антарктике — International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO).⁵ В настоящее время ее членами являются более 100 компаний из Аргентины, Канады, Чили, Бельгии, Австралии, Франции, Германии, Японии, Италии, России, КНР, США, ЮАР, Великобритании и Фолклендских островов, Швейцарии, Швеции, Новой Зеландии, Нидерландов, Норвегии. Конечно, туризм в этом направлении должен развиваться, но при обязательном соблюдении норм экологической безопасности.

Учитывая экологическую систему материка, скорее всего стоит согласиться с предложением США о внесении поправки к договору об Антарктике, которая предусматривала бы ограничения размеров круизных судов и числа пассажиров, высаживаемых на берег. В частности предлагалось запретить посещение Антарктиды судам с более чем 500 пассажирами, и разрешена стоянка лишь одного судна при условии, что не более 100 пассажиров сойдут на берег.

В качестве решения вопроса об озоновых дырах, некоторые страны уже подписали протоколы на запрещение использования деятельности, в результате которой в стратосферу попадает хлор. Для решения проблемы с популяцией пингвинов, стоит создать новые морские охраняемые районы в восточной Антарктике.

Конечно, на сегодняшний день Антарктика является в первую очередь своеобразной платформой для научной и исследовательской деятельности человечества, но не стоит забывать, что природа континента очень восприимчива даже к очень незначительному воздействию со стороны человека.

Таким образом, в результате проведенного исследования целесообразно сделать вывод о том, что сильное государственное регулирование не способно само по себе обеспечить

¹ Терентьев С.А. Арктика и Антарктика. Книжный клуб «Книговек». М., 2011. 416 с.

² Авхадеев В.Р. История развития и современные аспекты международно-правового статуса Антарктики: автореферат дис. канд. юрид. наук - 12.00.10. Казань, 2007.

³ Договор об Антарктике (Подписан в г. Вашингтоне 01.12.1959) (с изм. от 04.10.1991)[Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=1591

⁴ URL: <http://www.projectmidas.org/blog/calving/>

⁵ URL: <https://iaato.org/home>

экологическое благополучие региона. Для достижения экологической безопасности в Арктике и Антарктике необходимо понимание и участие государств, бизнеса и общества в целом, так же необходимо прививать культуру экологической безопасности, иначе столь многообещающие регионы могут не вынести этого уничтожающего воздействия человеческой деятельности.

Пристатейный библиографический список

1. «Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву» (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
2. Договор об Антарктике (Подписан в г. Вашингтоне 01.12.1959) (с изм. от 04.10.1991) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=1591
3. Авхадеев В.Р. История развития и современные аспекты международно-правового статуса Антарктики: автореферат дис. канд. юрид. наук - 12.00.10. Казань, 2007.
4. Полярное право. Монография / Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С., Скаридова М.А. М.: Юстиция, 2017. С.208-220
5. Скаридов А.С. Морское право. Учебник. М.:ЮРАЙТ, 2012. С. 268
6. Скаридова М.А. Морское ресурсное право. Учебное пособие / Институт по изучению проблем морского права. СПб: Academus, 2013. 261 с.
7. Терентьев С.А. Арктика и Антарктика. Книжный клуб «Книговек». - М., 2011. – С. 560
8. Официальный сайт арктического и антарктического научно-исследовательского института [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.aari.ru>
9. Официальный сайт ПАО «Российские сети» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.rosseti.ru>
10. Официальный сайт Международного арктического форума «Арктика — территория диалога» [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://forumarctica.ru>
11. Официальный сайт арктического и антарктического научно-исследовательского института [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.aari.ru>

Митина В.

Студентка ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РЕЖИМА ЧЕРНОМОРСКИХ ПРОЛИВОВ

Аннотация: В данной статье ставилась задача показать, как на современном этапе происходит регулирование режима Черноморских проливов, насколько сильно отличается регулирование проливов по Конвенции по морскому праву 1982 года, от Конвенции Монтрё 1936 года. А также показать, насколько положения по Конвенции Монтрё на данный момент соблюдаются.

Ключевые слова: Международное право, режим навигации, Черноморские проливы, Конвенция ООН по морскому праву, Конвенция Монтрё, Турция, Россия.

LEGAL REGULATION OF THE REGIME OF THE BLACK SEA STRAITS

Summary: This article set itself the task of showing how the regulation of the regime of the Black Sea Straits occurs at the present stage, how strongly the regulation of the straits under the 1982 Convention on the Law of the Sea differs from the 1936 Montreux Convention. And also, to show how the provisions of the Montreux Convention are currently complied with.

Keywords: International law, navigation mode, Black Sea Straits, UN Convention on the Law of the Sea, Montreux Convention, Turkey, Russia.

В течение многих веков страны, имеющие выход к открытому морю, пытаются контролировать проливы. Зачастую это связано с тем, что проливы имеют очень важное стратегическое значение. Истории знакомы кровавые баталии между странами, которые пытались взять под контроль какой-либо пролив. Возможность государства устанавливать в акватории пролива собственные правила наделяет данное государство правом регулировать и контролировать морское сообщение происходящее в проливе. Это может сильно менять политическую и экономическую обстановку в определенных странах, морское сообщение которых зависит от пролива.

Международные проливы — это природные морские пути, которые соединяют собой моря и океаны. Проход судов через данные проливы и пролет авиатранспорта в воздушном пространстве над проливами подчиняются нормам международного права.

К факторам, которые влияют на установление в проливах того или иного правового режима относят: территориальное расположение пролива и значение данного пролива для

международного сообщения. На данный момент режимы, установленные в международных проливах, регулируются Конвенцией [1].

По правовому режиму, который устанавливается в проливе, можно выделить такие виды, как: 1. Проливы с режимом мирного прохода; 2. проливы с режимом транзитного прохода.

В международном морском праве общеизвестным принципом является право иностранных судов (частных и коммерческих, не военных) на свободный проход территориального моря без учета суверенитета прибрежных государств. Но в связи с неоднозначностью интерпретации основания применения данного принципа могут быть различны, особенно это касается условия «мирного прохода». В статье 17 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года задекларировано положение о том, что: «суда всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю, могут пользоваться правом мирного прохода через территориальное море» [7].

Проливы с правовым режимом мирного прохода подразделяются на два вида, это проливы между материковой частью государства и островом этого же государства и проливы, которые соединяют открытое море и территориальные воды не являющихся прибрежными к данным проливам государств.

Под транзитным проходом международное морское право понимает осуществление свободного судоходства и полета, имеющих своей целью непрерывный и быстрый транзит по проливу между с одной стороны, открытым морем либо ИЭЗ, и с другой стороны, между открытым морем либо ИЭЗ.

Существует два вида проливов с режимом транзитного прохода, это проливы, которые располагаются в территориальных водах прибрежных государств и проливы, имеющие полосу вод открытого моря.

При осуществлении прохода через пролив, в котором установлен режим транзитного прохода, коммерческие и военные суда обязаны блюсти общепринятые нормы морских сообщений, воздерживаться в своих действиях от угроз применения силы и от непосредственного ее применения. Государства, имеющие границу с проливом, обладают широкими правами по регулированию прохода в данных проливах судов, к таким правам можно отнести: возможность данных государств устанавливать морские коридоры, влиять на систему движения судов по проливу, создавать законы и правила, относительно безопасности движения по проливу, экологической безопасности пролива и иные нормативные акты. При этом государства не должны принимать относительно пролива законов, носящих дискриминационный характер.

Отдельное место занимают Черноморские проливы, при определении правового режима которых необходимо учитывать такие принципы: во-первых, обеспечение национальной турецкой безопасности; во-вторых, проливы закрыты для всех военных судов как в мирное, так в военное время; и в третьих, на территории Черноморских проливов обеспечивается полная свобода торгового мореплавания.

В понятие «Черноморские проливы» международная практика включает пролив Босфор, пролив Дарданеллы и соединяющее данные проливы Мраморное море.

К особенностям Черноморских проливов необходимо отнести то, что это единственные пути, по которым черноморские государства могут попадать в открытое море. Если произойдет закрытие проливов Босфор и Дарданеллы, то Черное море окажется фактически в изоляции. И как показывает практика, Черноморские проливы являются стратегически важными объектами, регулирование которых должно осуществляться в соответствии с принципами международного права.

В данный момент правовое регулирование режима Черноморских проливов происходит в соответствии с Конвенцией о режиме проливов 1936 года [2].

Целью указанной Конвенции является осуществление упорядочивания прохода по Черноморским проливам, осуществление в них судоходства «в рамках, отвечающих безопасности Турции и безопасности в Черном море прибрежных государств». Конвенция устанавливает правовой режим прохода в проливах коммерческих судов, военных кораблей, а также пролета над проливами авиатранспорта, как в мирное, так и в военное время, при участии в военных действиях Турции, когда Турция не участвует в конфронтации, и при явной угрозе безопасности Турции.

В мирное время коммерческие корабли всех стран могут воспользоваться свободой судоходства и транзитного прохода в Черноморских проливах круглые сутки, вне зависимости от флага и груза, без формальных проволочек, но при условии соблюдения обязательного санитарного осмотра. В соответствии со статьей второй Конвенции Монтрё, Турция в праве, для покрытия издержек, связанных с проходом торговых судов, устанавливать сбор.

Проход и пролет военных судов в рамках данной Конвенции осуществляется в соответствии со статьями 8-22, в которых предусматривается четкое разделение прохода судов черноморских держав от судов нечерноморских стран. По данным статьям нечерноморские государства имеют право проводить через проливы только надводные суда с водоизмещением, не превышающим 10 тысяч тонн и которые, имеют калибр артиллерии не свыше 203 мм.

Так же Конвенция Монтрё вводит ограничение на общее водоизмещение, и время, которое военные корабли, не принадлежащие Черноморским державам, могут проводить в проливах: они не имеют права находиться там более 21 дня, и с водоизмещением не более 45 тысяч тонн.

В то же время черноморские страны в мирное время могут проводить военные судна фактически с любым водоизмещением и вооружением.

Контроль исполнения положений Конвенции лежит на правительстве Турции.

Конвенцией Монтрё резко разграничиваются правила прохода для судов, относящихся к прибрежным государствам, и судов не прибрежных к Черному морю держав. Только у прибрежных государств есть разрешение на проход через проливы военных судов в мирное время, к ним относятся все виды надводных судов и в определенных случаях подводные лодки [2].

Вторая мировая война выявила недостатки определенных положений Конвенции, которые были использованы против СССР. После вторжения фашистской Германии на территорию Союзов, Турецкое правительство закрыло проливы для судов СССР и союзников. Но в это же время по проливам в Черное море проходили фашистские корабли и суда. Правительство Турции, как гарант исполнения Конвенции, в данной ситуации не препятствовало прохождению военных судов фашистских стран [6].

То, что положения Конвенции Монтрё необходимо пересматривать стало ясно после окончания войны. На Берлинской Конференции в августе 1945 года было решено пересматривать данную Конвенцию, как не отвечающую условиям времени. По итогам данной Конференции правительства Англии, СССР и США должны были провести переговоры с Турцией. В 1946 году Советским Союзом перед правительством Турции был поставлен вопрос, об изменении режима проливов. Необходимо было обезопасить все черноморские державы и учитывать особенность Черного моря, как закрытого моря (ноты СССР правительству Турции 1946 год). С учетом позиции Турции в то время, вопрос пересмотра Конвенции Монтрё так и не был решен.

В течение длительного времени в международной политике турецкое правительство сохраняло нейтралитет, но в 1952 году Турция все же вошла в состав НАТО. Так же в 1959 году для укрепления «мира и безопасности» правительство Турции дало согласие для размещения на своей территории тридцати ракет «Юпитер» США с дальностью 3180 километров. В ответ на это действие СССР размещает ракеты на Кубе, что в свою очередь порождает Карибский кризис 1962 года [8].

В турецком законодательстве существуют нормы, которые осложняют использование Конвенции Монтрё, к примеру, в 1982 году турецкое правительство пыталось в одностороннем порядке расширить внутренний режим порта Стамбул на Черноморские проливы, что наделило бы Турцию правом закрывать данные проливы и в мирное время. Отказалась от данной идеи Турция только под прямым давлением Советского Союза и других держав.

В 1994 году в законодательстве Турции появляется Регламент судоходства в проливах [3], данный документ предоставляет Турции возможность нарушать права других стран на прохождение проливов, обосновывая это такими обстоятельствами, как работы в проливах, правоохранительными операциями, спортивными мероприятиями и иными обстоятельствами. Как неоднократно указывалось, данный регламент явно не отвечает нормам Конвенции Монтрё, что полностью игнорируется правительством Турции. [5]

И в настоящее время турецкое правительство очень часто пользуется данным правом по приостановлению судоходства в проливах, обосновывая это тем, что данные меры направлены на осуществление безопасности судоходства, к примеру, в апреле 2013 года, в период с 1 по 9 апреля проход через проливы был перекрыт 11 раз, на срок до 6 часов.

Так же Турция, формально не нарушая режим проливов, довольно часто препятствует прохождению российских судов, так, в ноябре 2015 года корабль ВМФ РФ «Яуза» вынужден был ожидать возможности прохода по проливу Дарданеллы, ввиду незапланированного нахождения поблизости подводной лодки Турции. Так же, в это время появились данные, что другие турецкие корабли демонстративно вели наблюдение за крейсером «Москва» у Сирийских берегов. Данный факт отмечался в ряде турецких средств массовой информации.

У гражданских судов РФ также возникли проблемы с быстрым и беспрепятственным проходом пролива Босфор, судно «Братск» ожидало разрешение на заход в пролив в течение 9 часов, судно «Волгобалт» в течение 14 часов, корабли под флагом России получили возможность войти в пролив только поздним вечером 29 ноября.

Напомню, что военные корабли нечерноморских стран имеют ограничения по тоннажу и времени нахождения в Черноморских проливах. Не больше 30 тысяч тонн, и не более 21 дня, что, в свою очередь, не помешало США нарушить данные положения, во время «крымской весны» ракетный корабль военно-морских сил США «Тейлор» на 11 дней превысил допустимое время нахождения в проливах, в соответствии с Конвенцией Монтрё [6].

В настоящее время правовое регулирование международных проливов становится очень выгодным экономическим и политическим ресурсом. В случае с Черноморскими проливами, мы

можем наблюдать как Турция, пользуясь своим особым положением и Регламентом о судоходстве в проливах, попирая положения Конвенции Монтрё, использует проливы для собственной выгоды

А так как с каждым годом судов, проходящих через данные проливы, становится все больше, то актуальность проблемы нормативного регулирования судоходства по проливам лишь увеличивается. И требуется, чтобы данные нормы соответствовали международному праву.

Анализ Регламента, принятого Турцией в 1994 году, показал, что данный акт нарушает нормы международного публичного права. Несмотря на то, что прибрежное государство имеет право вводить дополнительные правила по обеспечению безопасности и защите экологической обстановки в проливах¹¹, данная возможность должна реализовываться с учетом приоритета интересов международного торгового мореплавания.

Развитие правового регулирования режима проливов Босфор и Дарданеллы показывает, что для каждого объекта, имеющего глобальное международное значение есть только один вариант регулирования — это приведение всех актов, регулирующих данный объект в полное соответствие с международным правом.

Пристайный библиографический список

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. От 23.07.1994). Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
2. Конвенция о режиме проливов от 20.07.1936 г. Монтрё. Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901884247>;
3. Marine Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region 1994; Официальный сайт ООН. Режим доступа: <http://www.un.org>;
4. Гурьев А.А. О судоходстве в черноморских проливах // Институт Ближнего Востока. Режим доступа: <http://www.iimes.ru/?p=3596>;
5. Дремлюга Р.И. Международно-правовой режим Черноморских проливов // Отрасли права. Режим доступа: <http://отрасли-права.рф/article/8353>;
6. Контроль над проливами Босфор и Дарданеллы и невыученные уроки истории // РИА Новости. Режим доступа: <https://ria.ru/analytics/20151127/1329796708.html4/>;
7. Скаридов А.С. Правовой режим Азово-Черноморского бассейна и региональная безопасность // Евразийский юридический журнал. № 11. 2016. 260-271.
8. Скаридов А.С. Морское право: учебник для магистров. М.: Издательство Юрайт, 2014. С. 201
9. Миннеханова Д. Р. О правовом режиме международных проливов и международных морских каналов // Молодой ученый. С. 342-345. Режим доступа: <https://moluch.ru/archive/135/37467/>;
10. Режим Черноморских проливов. Режим доступа: <http://www.randewy.ru/prot/prot15.html>.

Мордвинова Т.Б.

*Заместитель директора Агентства Морского права
по научным и образовательным программам*

ЭКОНОМИКА МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В АРКТИКЕ

Аннотация: Морские перевозки в настоящее время одна из движущих сил устойчивого роста и развития экономики. Арктика – один из привлекательнейших регионов промышленного освоения ресурсов шельфа и транспортировки грузов Европа-АТР. В статье рассмотрены актуальные проблемы морских перевозок и проанализированы основные статистические показатели объема грузоперевозок морским транспортом, где особое внимание уделено оценке грузопотока по Северному морскому пути и дан анализ государственной политики РФ в части вопроса развития судоходства по СМП.

Ключевые слова: Арктика, стратегическое планирование, экономика морских перевозок, факторы развития коммерческого судоходства, Северный морской путь

ECONOMY OF MARITIME TRANSPORTATION IN THE ARCTIC

Summary: Shipping at present is one of the driving forces of sustainable growth and economic development. The Arctic is one of the most attractive regions for the industrial development of shelf resources and cargo transportation Europe-APR. The article discusses current problems of maritime transport and analyzes the main statistical indicators of the volume of cargo transportation by sea, where special attention was paid to the assessment of cargo traffic along the Northern Sea Route and an analysis of the state policy of the Russian Federation regarding the development of shipping along the NSR.

Keywords: Arctic, strategic planning, economy of maritime transport, factors in the development of commercial shipping, the Northern Sea Route

Арктическая зона России – это огромный регион, который имеет весьма существенное значение для экономики страны и в современных условиях позиционируется как источник ресурсов для социально-экономического развития страны.

С учетом того, что более 80% мировой торговли по физическому объему и более 70% по стоимости, перевозится морем и проходит через морские порты мира, невозможно переоценить значение морского транспорта для торговли и развития. Признавая стратегическую роль морской отрасли, в глобальных программах действий, включая Аддис-Абебскую программу действий и Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, подчеркивается роль торговли - и, соответственно, морских перевозок - как одной из движущих сил устойчивого роста и развития.¹

Мировой торговый флот увеличился в 2016 году на 3,2% по сравнению с 3,5% в 2015 году. По состоянию на начало 2017 года совокупная провозная способность мирового коммерческого флота достигла 1,86 млрд т дедвейта, а его коммерческая стоимость оценивалась в 829 млрд долларов. Продолжает наблюдаться процесс усиления консолидации в морской отрасли, где основные доходы складываются не только из эксплуатации судов и судостроительной индустрии, но и из их утилизации.

Экономика Арктики ассиметрична – извлекаемые ресурсы не адекватны вложениям в развитие инфраструктуры и индустрии обеспечения жизнедеятельности местного населения. Очевидным представляется то обстоятельство, что развитие добычи природных ресурсов и доставка готовых товаров возможны только (или почти только) при использовании морского транспорта, а его возможности (по привлекаемости судов к транспортировке) становятся все более ограниченными после вступления в силу «Полярного кодекса». Указанное обстоятельство в совокупности с возрастанием страховой премии приведут к значительным затратам при эксплуатации морского транспорта в арктических пространствах.

По оценкам ЮНКТАД, в 2016 году по всем странам затраты на международные перевозки и страхование составляли в среднем около 15% стоимости импорта. Этот показатель значительно выше применительно к России в связи с введенными санкциями и существующей структуры экономики. По оценкам он может составить до 20 %, что по оценкам ЮНКТАД примерно сопоставимо со структурой для стран с уязвимой в структурном отношении экономикой.²

Даже если между показателями роста промышленного производства, валового внутреннего продукта, торговли товарами и морских перевозок могут наблюдаться различия, то между ними существует и прямая зависимость, как видно на диаграмме 1, на которой показана динамика индекса промышленного производства, рассчитываемого Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), и трех других мировых индексов.

Отражая общее состояние мировой экономики, спрос на морские перевозки возрос в 2016 году, хотя и ненамного. Темпы роста мировых морских перевозок повысились до 2,6% по сравнению с 1,8% в 2015 году, хотя они по-прежнему были ниже средних показателей за последние четыре десятилетия, когда они составляли примерно 3%. Общий объем перевозок возрос более чем на 260 млн т и достиг 10,3 млрд т, при этом примерно половина отмеченного прироста приходилась на перевозки наливных грузов.

Для Северного морского пути (СМП) общепризнанная формула остается актуальной - значительное увеличение объема импорта способствует расширению мировых морских перевозок, тогда как ограниченный рост импорта в других регионах развивающихся стран оказывает сдерживающее воздействие.

В 2016 году объем перевозок сухих грузов увеличился по сравнению с предыдущим годом на 2% до 7,23 млрд т.; на основные массовые грузы (уголь, железная руда, зерно, бокситы/глинозем и фосфатная руда) приходилось примерно 43,9% всех перевозок сухих грузов, на контейнерные грузы - 23,8% и на другие массовые грузы - 23,7%. Остальная часть приходилась на другие сухие грузы, к которым относятся генеральные грузы.

Применительно к СМП следует констатировать, что оценки объема перевозок разнятся (см., например, на диаграмму 2) и если воспользоваться данными Росморречфлота объем грузоперевозок по итогам 2017 г составил 10,7 млн т. и в сравнении с 2016 г (объем грузоперевозок по СМП достиг 7,5 млн т.),³ грузопоток по СМП увеличился на 42,6%.⁴ В 2018

¹ Обзор морского транспорта 2017 г. ЮНКТАД (UNCTAD/RMT/2017) [Электронный ресурс] Режим доступа: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_ru.pdf

² В частности, он достигает в среднем 22% в малых островных развивающихся государствах, 19% в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и 21% в наименее развитых странах // См.: Обзор морского транспорта 2017 г. ЮНКТАД (UNCTAD/RMT/2017) [Электронный ресурс] Режим доступа: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_ru.pdf

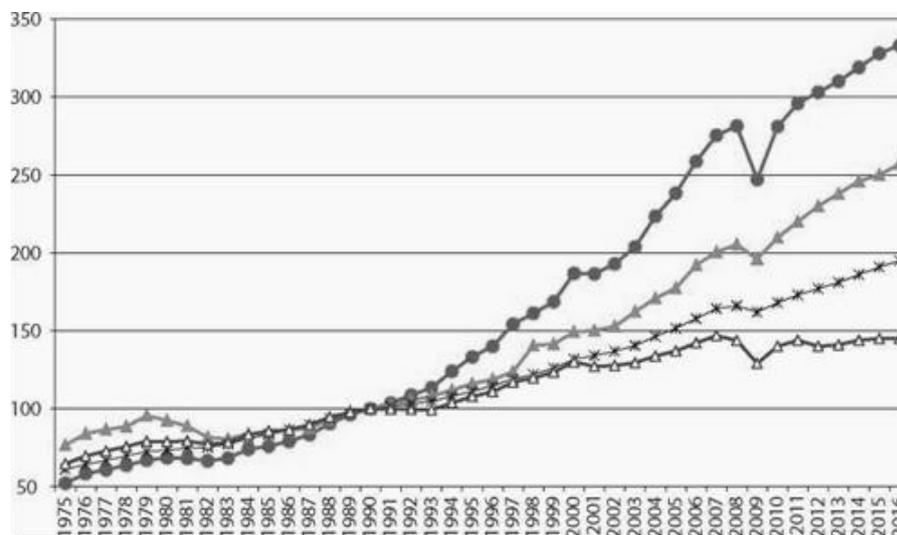
³ Росморречфлот прогнозирует, что к 2020 г объем перевозок грузов по СМП составит 44 млн т, а к 2030 г он возрастет до 70 млн т.

⁴ Режим доступа: <https://neftegaz.ru/news/view/168362-V-2017>

году объём перевозок по Северному морскому пути увеличился до 15 млн тонн, в том числе транзит составляет 500 тыс. тонн.¹

Диаграмма 1

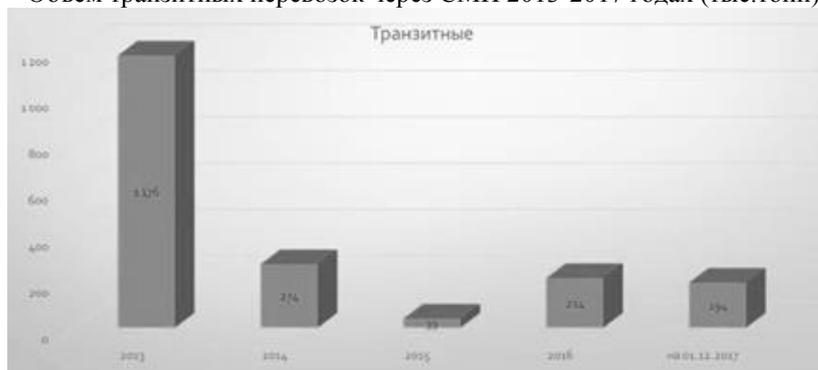
Индекс промышленного производства, рассчитываемый Организацией экономического сотрудничества и развития и индексы мирового валового продукта, мировой торговли товарами и международных морских перевозок 1975- 2016 гг. (1990²)



И все таки, если посмотреть на структуру перевозок, то обращает на себя то обстоятельство, что перевозка грузов транзитными судами составила всего 194,4 тыс т.³ и даже учитывая показатели 2018 года достигнуть показателя ежегодной транспортировки в 80 млн. тонн к 2024 г.⁴ представляется мало достижимой в условиях того, что основным ресурсом увеличения объемов перевозки являются транзитные перевозки, а основным объемом грузов будет связан с перевозкой энергоресурсов - сжиженного природного газа (СПГ), нефти, угля, металлов.

Диаграмма 2⁵

Объём транзитных перевозок через СМП 2013-2017 годах (тыс.тонн)



Кроме того, на объемы перевозок будут влиять и планы Минтранса России, который подтвердил разработку проектов по развитию СМП и газета «Коммерсант», со ссылкой на пресс-службу министерства, сообщала, что в план Минтранса вошло 19 мероприятий, и все они уже заявлялись государством или инвесторами, а крупнейшим проектом в перечне стал «Арктик СПГ -

¹ Такие данные привёл 20.11.2018 в ходе конференции по развитию морского и речного транспорта в рамках форума «Транспортная неделя – 2018» замминистра транспорта, глава «Росморречфлота» Юрий Цветков Режим доступа: <http://ru-good.ru/page/objom-perevozok-po-sevmorputi-dostig-15-mln-tonn>

² Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе OECD, 2017; United Nations, 2017; ЮНКТАД, Обзор морского транспорта (различные выпуски); World Trade Organization (2012) // См.: Обзор морского транспорта 2017 г. ЮНКТАД (UNCTAD/RMT/2017) [Электронный ресурс] Режим доступа: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_ru.pdf

³ В 2017 г. в акватории СМП морскими судами было перевезено 9,7 млн т различных грузов, перевозки речными судами составили 797,2 тыс. т грузов.

⁴ Требование по увеличению грузопотока до 80 млн тонн к 2024 году вытекает из указа Президента В. Путина.

⁵ По материалам: Козьмовский Д. Проблемы развития СМП как международного транзитного коридора. Режим доступа: <https://ppt-online.org/310567>

2». Кроме государственных мероприятий существуют проекты и частных инвесторов, среди которых строительство Арктической горной компанией угольного терминала «Чайка»; проекты «Росатома»; расширение судоходного канала в Сабетте, съемка рельефа дна в Арктике.

Однако, всем этим планам суждено сбыться только при условии снижении затрат на логистические мероприятия. Сегодня следует констатировать, что стоимость добываемого в Арктике сырья не соответствует уровню затрат ни по добычи, ни по транспортировке.

К основным факторам, могущих объяснить высокие транспортные издержки при эксплуатации морского транспорта РФ в экономическом обороте арктической индустрии, следует отнести сложные погодные условия, необходимость затрат на ледокольное обеспечение, слабость портовой инфраструктуры и низкая эффективность работы действующих портов; дополнительные расходы, связанные с ростом технических требований к эксплуатируемым судам и менее конкурентные рынки транспортных услуг.

Перечисленные факторы являются традиционно упоминаемыми для большинства статей посвященных настоящей проблематике. Уместно обратить внимание и на другие обстоятельства, предполагающие рост расходов. К ним следует отнести правовые условия эксплуатации морского транспорта, обусловленные, прежде всего, необходимостью обеспечения экологической безопасности и сохранению естественных морских ландшафтов.

Не ввергаясь в подробный анализ данных факторов, они делались другими авторами,¹ лишь упомянем недавно введенные нормы, в частности, уже упоминавшийся и вступивший в силу с 01 января 2017 г. Полярный кодекс; Международную конвенцию о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими, 2004 г.; Приложение VI (пересмотренное) к Конвенции МАРПОЛ 73/78; Конвенцию о загрязнении бункерным топливом 2001 г.; Протокол по обеспечению готовности, реагированию и сотрудничеству в случае инцидентов, вызывающих загрязнение опасными и вредными веществами 2000 г. или решение Международной морской организации (ИМО) о введении общего требования, согласно которому уровень содержания серы в жидком топливе, используемом на борту судов, не должен превышать 0,5% с 1 января 2020 г. Например, переход на газойль или применение на практике требований по установке скрубберов (обязательно после 1 января 2020 г.)² для снижения выбросов SO в Районах контроля выбросов SO^{ox}.

Экономическое развитие Арктической зоны подразумевает решение двух первоочередных задач - освоение природных ресурсов и создание международных транспортных коридоров; в первую очередь - развитие инфраструктуры Северного морского пути³.

В сферу важнейших мероприятий государственной политики РФ в Арктике входит интенсификация судоходства по Северному морскому пути (СМП) с созданием соответствующей инфраструктуры и обеспечением каботажных, экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов.

С точки зрения государственных интересов СМП можно рассматривать как два вида транспортной системы: международный транспортный (транзитный) коридор и национальная арктическая транспортная система. В первом случае акцент делается на развитие транзитных перевозок по СМП на направлении Азия – Европа (по аналогии с Южным морским путем). Во втором случае СМП выступает в роли транспортной системы для обеспечения завоза и вывоза грузов из Арктической зоны России (северный завоз, шельфовые нефтегазовые месторождения, месторождения Обской и Тазовской губы).⁴

Специалисты отмечают, что арктические навигации последних лет убедительно показали - в действующих климатических условиях плавание грузовых судов по Северному морскому пути в различные порты Юго-Восточной Азии по сравнению с плаванием через Суэцкий канал сокращает время транспортировки от 7 до 22 дней, что является важным экономическим преимуществом.

Такая сложная система, как СМП и его грузопотоки, зависит от огромного числа различных условий и субъективного, и относительно объективного свойства. К экзогенным условиям может быть отнесено, например, состояние мировых, в первую очередь энергетических, рынков, поскольку в ближайшие 15 лет на трассе будут доминировать перевозки нефти и сжиженного природного газа, добыча и производство которых в российской Арктике имеет преимущественно экспортную направленность. В среднесрочной перспективе определенное влияние могут оказывать геополитические и геоэкономические процессы, такие, как сирийский или украинский кризисы. К субъективным экзогенным условиям может быть отнесена, например,

¹ См. например, Скаридов А.С. Морское право: учебник для бакалавриата и магистратуры. В 2 т. Том 1. Международное публичное право. М.: ЮРАЙТ, 2017. 402 с.

² После 01.01.2020 г. вступит в силу глобальное ограничение по содержанию серы в топливе (не более 0,5 % при эксплуатации судов за пределами Районов контроля выбросов SO_x).

³ Полярное право. Монография / Т.Б. Мордвинова, А.С. Скаридов, М.А. Скаридова. М.:Юстиция, 2017. 396 с.

⁴ Арктические перевозки /Буянов А, Лихачев М, Штрек А. // Морские вести России №9 (2016) [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=62459>

политика (ценовая, тарифная и т. п.) конкурирующих компаний, в том числе транспортных (пароходных)¹.

К внутренним факторам, обеспечивающим функционирование и развитие СМП могут быть отнесены, например такие, как политика государства и прибрежных регионов, в том числе, выражающаяся в нормативных и организационных мерах (решениях) соответствующих органов государственной власти. Крайне важное значение имеют такие факторы, как состояние торгового флота ледового класса, ледокольное обслуживание и его тарифы, лоцманские услуги, система страхования грузов и т. п. Отдельное направление – морская транспортная инфраструктура, включающая порты, службы безопасности и спасения, гидрометеорологическое обеспечение, службы оповещения и т. п.².

Вообще планомерное развитие СМП невозможно обеспечить без выстраивания единой системы государственно-частного управления транспортной артерией, определяющей единые организационно-правовые, административные, институциональные, экономические подходы.

Одним из направлений согласно «Стратегии развития АЗРФ 2020» является модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы, в рамках которой предусматриваются, в частности: совершенствование транспортной инфраструктуры в регионах освоения арктического континентального шельфа, реструктуризация и рост объемов грузоперевозок по СМП, совершенствование нормативно-правовой базы РФ в части государственного регулирования судоходства по акватории СМП, создание новых портово-производственных комплексов, государственная поддержка осуществления «северного завоза» грузов и вывоза продукции.

Среди приоритетов государственной политики по развитию «Стратегии развития АЗРФ 2020», напрямую относящихся к развитию СМП, можно выделить: осуществление активного взаимодействия Российской Федерации с приарктическими государствами в использовании СМП для международного судоходства, совершенствование системы государственного управления социально-экономическим развитием, развитие ресурсной базы АЗРФ, модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы.

Государственной программой РФ «Развитие судостроения на 2013 - 2030 годы» предусмотрены строительство и модернизация ледокольного флота, создание новых портов, модернизация портовой инфраструктуры, развитие базовой производственной и портовой инфраструктуры

В подпрограмму «Морской и речной транспорт» «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» включены мероприятия по обеспечению водных путей и гидротехнических сооружений, поисковому и аварийно-спасательному обеспечению судоходства, навигационно-гидрографическому обеспечению судоходства на трассах СМП.

Согласно федеральной адресной инвестиционной программе с 2015 по 2017 гг. было запланировано более 20 мероприятий, связанных с выполнением работ вдоль трассы следования СМП общим объемом финансирования более 30 млрд рублей.

Заложенные в документах стратегического планирования федерального и регионального уровня цели, задачи и мероприятия по развитию отдельных элементов СМП должны быть взаимоувязаны друг с другом, и с точки зрения распределения объемов финансирования и определения приоритетов, несмотря на то, что с точки зрения экономической теории функционирование любой территориальной системы имеет проблемный характер уже в силу того, что оно происходит под воздействием очень большого числа сил, к тому же действующих по самым различным векторам и с разными усилиями. Из-за этого возможности и эффективность регулирования экономических процессов в отдельных регионах достаточно ограничены и определяются тем, в какой мере удалось учесть эти воздействия.

Согласно данным статистики значительное увеличение объемов грузоперевозок в условиях рыночных отношений начало отмечаться только с 2011 г. при этом количество судов с грузом почти не увеличилось. Это связано с более эффективным применением судов: меньше балластных переходов - больше «двойных» рейсов. Отметим, что наблюдается рост экспортных и импортных грузов, а также перевозок между российскими портами, расположенными в разных бассейнах.

География перевозок значительно расширяется. Преждевременно делать вывод о том, что появляются постоянные маршруты, однако объемы перевозок становятся значительными. Анализируя структуру грузопотоков, следует выделить сразу «бросающийся в глаза» признак сырьевой ориентации нашей экономики - в Южную Корею отправлено 303 тыс. т газоконденсата, а обратно экспортирован продукт его переработки - 198 тыс. т авиационного керосина.

¹ См.: Селин В.С., Башмакова Е.П. Значение северных и арктических регионов в новых геоэкономических условиях развития России // Регион: экономика и социология. 2010. № 3. С. 23-39.; Селин В.С. Факторный анализ развития грузопотоков СМП // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2014. № 6(43). С.19-23.

² См.: Российская Арктика: современная парадигма развития / Под ред. А.И. Татаркина СПб: Нестор-История, 2014. 844 с.

Одним из ведущих факторов, определяющих развитие арктических коммуникаций, является состояние и динамика мировых сырьевых рынков. Рост нестабильности глобальных энергетических рынков, а также западные санкции в отношении России привели к значительному сокращению реальных инвестиций в освоение арктического шельфа и сделали слабо предсказуемыми прогнозные оценки таких процессов. Однако то, что вектор российского экспорта углеводородов будет во всевозрастающей мере смещаться на азиатско-тихоокеанский рынок, не вызывает сомнений.

В связи с этим возникает необходимость переориентации не только добывающих комплексов, но и транспортно-логистических систем. К основным экспортным потокам за пределами 2020 г. будет относиться сжиженный природный газ, а важнейшим средством транспортировки станут арктические морские коммуникации.

Обеспечение экологической устойчивости, в том числе в секторе морских перевозок, является императивом Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. В этой связи следует отметить растущее значение сжиженного природного газа. Расширение торговли сжиженным природным газом способствовало увеличению инвестиций в суда для его перевозки, совокупный дефайт которых возрос за 12 месяцев до января 2017 года примерно на 10%. Одновременно должно увеличиваться использование сжиженного природного газа в качестве топлива. В портфеле заказов на новые суда с поставкой в 2019 году и в дальнейшем доля судов, способных использовать сжиженный природный газ в качестве топлива, составляет в настоящее время более 13,5%. Это более чем в два раза превышает соответствующий показатель в 2017 году и более чем в три раза портфель заказов в 2016 году.

Поощрение использования сжиженного природного газа в качестве судового топлива может способствовать снижению расходов, расширению использования менее загрязняющих источников энергии и тем самым решению задач снижения затрат использования морского транспорта в Арктике.

Пристатейный библиографический список:

1. Арктические перевозки /Буянов А., Лихачев М., Штрек А. // Морские вести России №9 (2016) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=62459>
2. Козьмовский Д. Проблемы развития СМП как международного транзитного коридора. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://ppt-online.org/310567>
3. Обзор морского транспорта 2017 г. ЮНКТАД. (UNCTAD/RMT/2017). [Электронный ресурс] Режим доступа:
4. Российская Арктика: современная парадигма развития /Под ред. А.И. Татаркина СПб: Нестор-История, 2014. 844 с.
5. Селин В.С., Башмакова Е.П. Значение северных и арктических регионов в новых геоэкономических условиях развития России // Регион: экономика и социология. 2010. № 3. С. 23-39.;
6. Селин В.С. Факторный анализ развития грузопотоков СМП // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2014. № 6(43). С.19-23.
7. Скаридов А.С. Морское право: учебник для бакалавриата и магистратуры. В 2 т. Том 1. Международное публичное право. М.: ЮРАЙТ, 2017. 402 с.
8. Полярное право. Монография / Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С., Скаридова М.А. М.: Юстиция, 2017. 396 с.

Овчинникова Е. В.

ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова

Цветкова Ю.С.

*Научный руководитель, старший преподаватель
кафедры международного и морского права
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова*

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ, КАСАЮЩИЕСЯ АННУЛИРОВАНИЯ И ПРИОСТАНОВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЯ ДИПЛОМОВ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА.

Аннотация: проблема задержания российского судна в порту иностранного государства достаточно актуальна и обсуждаема в наше время, однако некоторые способы борьбы с ней требуют особенного внимания.

Ключевые слова: аннулирование и приостановления действия диплома, капитан морского порта, Министерство транспорта, члены экипажа, порт иностранного государства.

SOME ISSUES CONCERNING THE CANCELLATION AND SUSPENSION OF THE CREW MEMBERS' CERTIFICATES

Annotation: the problem of the detention of a Russian vessel in the port of a foreign state is quite urgent and is discussed in our time, however, some methods of fighting it require special attention.

Key words: cancellation and suspension of the diploma, captain of the seaport, Ministry of Transport, crew members, port of a foreign state.

01.02.2018 в ФГБУ АМП «Западной Арктики» исполняющим обязанности капитана порта Мурманск Цепковым Н.Н. была проведена рабочая встреча с представителями судовладельцев касательно задержания судов РФ в иностранных портах. В ходе встречи капитаном порта была доведена информация об увеличившемся количестве задержания судов РФ в иностранных портах по результатам проверок PSC¹. В связи с данным фактом, представителями Министерства транспорта Российской Федерации было внесено предложение немедленно приостанавливать действие диплома капитана судна, старшего помощника капитана и старшего механика после факта задержания судна в иностранном порту, подразумевая, что факт задержания свидетельствует о грубом нарушении вышеперечисленными членами экипажа своих обязанностей. Результаты нововведений не заставили себя долго ждать, уже 18.01.2018 г. исполняющий обязанности капитана морского порта Астрахань, Э.В. Элизаров, своим указом № ЭЕ-8-р приостановил действие диплома капитана теплохода «Милагресс», в связи с задержанием судна в порту Неаполь, Италия 27.12.2017, ссылаясь на законодательство Российской Федерации.

«Положение о капитане морского порта» гласит, что капитан осуществляет возложенные на него административно-властные функции, в соответствии с законодательством Российской Федерации, касающимся его полномочий. В такие функции входит издание актов, обязательных для исполнения капитанами судов и лицами, которые осуществляют деятельность в порту и которым акты адресованы.²

В соответствии с Федеральным законом от 20.12.2017 № 400 ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части, касающейся регулирования трудовых отношений на морском и внутреннем водном транспорте, и признании утратившимися силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» в пункте 4 ст. 54 Кодекса Торгового Мореплавания, регламентирующим порядок аннулирования и приостановления действия диплома членов экипажа, фраза «органом государственного надзора» была заменена на «капитаном морского порта, выдавшим диплом или квалификационное свидетельство». Данная поправка имеет важное значение для членов экипажа, так как решение об аннулировании и приостановлении действия дипломов стало приниматься единолично.

Министерство транспорта Российской Федерации разъяснило, что сам факт задержания российского судна в иностранном порту дает основания полагать о нарушениях членами экипажа законодательства в области обеспечения безопасности жизни людей и сохранности имущества на море. Согласно Правилам технической эксплуатации морских судов, в компетенцию судового экипажа входит всесторонняя проверка судна к предстоящему рейсу, так же капитан судна должен иметь рапорты от старшего механика и старшего помощника о готовности судна к отходу.³

Из этого можно сделать вывод, что подготовкой судна к рейсу занимаются непосредственно члены экипажа, в частности капитан судна, старший механик, старший помощник. В свою очередь, правила международной конвенции по охране человеческой жизни на море указывают, что Судно и его оборудование поддерживаются в состоянии, отвечающем положениям настоящих правил, для обеспечения того, чтобы судно оставалось годным для выхода в море без опасности для судна или людей на борту.⁴

Из законодательной основы разъяснения министерства транспорта можно сделать вывод, что сам факт задержания судна в порту иностранного государства свидетельствует о том, что капитан судна и его экипаж создали прямую угрозу жизни людей, сохранности имущества на море, а следовательно несут ответственность за нарушение правил международной конвенции и законодательства России, так как судно, находящееся в порту иностранного государства, подлежит контролю должностных лиц, уполномоченных правительством, с целью проверки действительности свидетельств о безопасности судна.⁵

В свою очередь, вышеупомянутая статья, подвергнувшаяся поправкам, гласит, что капитан морского порта имеет право аннулировать или приостановить действие диплома и квалификационного свидетельства членам экипажей в случаях прямой угрозы жизни людей, сохранности имущества на море или причинения ущерба морской среде вследствие

¹(англ.) PortStateControl - государственная инспекция порта.

²«Положения о капитане морского порта», п. 17.

³РД 31.20.01-97. Правила технической эксплуатации морских судов. Основное руководство, п.4.1, 4.2 гл.4.

⁴Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС 74), гл. 1, правило 11.

⁵Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС 74), гл. 1, правило 19.

некомпетентности, действий или бездействия членов экипажей судов при исполнении ими обязанностей.¹

Таким образом, исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что капитан морского порта получил право приостанавливать действия дипломов и квалификационных свидетельств членов экипажа после задержания судна в иностранном порту.

Однако система приостановления и аннулирования действия дипломов членов экипажа капитаном морского порта на судне, задержанном в порту иностранного государства, достаточно нова для Российской Федерации и требует практики разрешения вопросов о репатриации членов экипажа с недействительным дипломом и восстановления действия дипломов.

В то время как первый вопрос решается за счет множества судебных разбирательств между капитанами судна, старшими помощниками и механиками с одной стороны и администрацией соответствующих морских портов с другой, в отношении второго вопроса считаем возможным применение аналогии права. Так, приказ министерства транспорта от 30.04.2007 установил: «Лица, лишённые права управления судном, допускаются к прохождению квалификационных испытаний по истечении срока лишения указанного права и после обучения на курсах повышения квалификации²» в отношении членов экипажей судов внутреннего плавания.

Пристатейный библиографический список:

1. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года текст, изменённый Протоколом 1988 года к ней, с поправками (СОЛАС-74) (с изменениями на 1 января 2016 года) (редакция, действующая с 1 января 2017 года)
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017).
3. Федеральный закон «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации в связи с уточнением полномочий государственных органов и муниципальных органов в части осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» от 14.10.2014 № 307-ФЗ.
4. Федеральный закон от 20.12.2017 № 400-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части, касающейся регулирования трудовых отношений на морском и внутреннем водном транспорте, и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации».
5. Приказ Министерства транспорта РФ от 30 октября 2007 г. № 154 г. Москва «Об утверждении порядка образования квалификационных комиссий, проведения квалификационных испытаний, выдачи, изъятия и аннулирования, а также приостановления действия дипломов, подтверждений к дипломам и квалификационных свидетельств членов экипажей судов внутреннего плавания».
6. Приказ Министерства транспорта РФ от 15 марта 2012 г. № 62 г. Москва «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов».
7. Приказ Министерства транспорта РФ от 17 февраля 2014 г. № 39 г. Москва "Об утверждении Положения о капитане морского порта"
8. Правила технической эксплуатации морских судов основного руководства орд. 31.20.01-97 (утверждены распоряжением министерства транспорта РФ от 8.04.1997 г. № МФ-34/672).
9. Скаридов А.С. Морское право. Учебник. М.:ЮРАЙТ, 2012. С.403 - 429

Цветкова Ю.С.

*старший преподаватель
кафедры «Международного и морского права»
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова*

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АРКТИЧЕСКОГО ТУРИЗМА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: В настоящее время все большую популярность набирает арктический туризм. На всех уровнях власти говорят о необходимости его развития, однако российским законодательством арктический туризм пока мало урегулирован. В настоящей статье автор

¹Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999, п.4 ст.54.

²Приказ министерства транспорта РФ от 30 октября 2007 г. № 154 «Об утверждении порядка образования квалификационных комиссий, проведения квалификационных испытаний, выдачи, изъятия и аннулирования, а также приостановления действия дипломов, подтверждений к дипломам и квалификационных свидетельств членов экипажей судов внутреннего плавания»

анализирует российское законодательство, предлагает пути развития правового регулирования арктического туризма и предлагает определение понятия «арктический туризм».

Ключевые слова: Арктика, арктический туризм, Русская Арктика

SOME ISSUES OF LEGAL REGULATION OF ARCTIC TOURISM IN THE RUSSIAN FEDERATION

Summary: Currently, Arctic tourism is gaining popularity. At all levels of government the necessity of its development is discussed, however, the Russian legislation of Arctic tourism are still little settled. In this article the author analyzes the Russian legislation, suggests the ways of development of legal regulation of Arctic tourism and offers a definition of "Arctic tourism".

Key words: Arctic, arctic tourism, Russian Arctic

Основным законом в сфере туризма в России является Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации»¹. Данный нормативный акт устанавливает права и обязанности туристов и туроператоров. Федеральный закон определяет принципы государственной политики, направленной на установление правовых основ единого туристского рынка в РФ, и регулирует отношения, возникающие при реализации прав граждан и лиц без гражданства на отдых, свободу передвижения и иных прав при совершении путешествий.

Законодателем определены такие понятия, как туризм, тур, туристская путевка и т.п. В качестве туристской деятельности рассматривается туроператорская и турагентская деятельность, а также иная деятельность по организации путешествий.

Предусмотрено, что реализация туристских услуг осуществляется на основании договора, который заключается в письменной форме и должен соответствовать законодательству РФ, в том числе законодательству в области защиты прав потребителей. Определены существенные условия подобного договора и установлены правила обеспечения безопасности туризма.

Дается следующее определение туризма:

«Туризм - временные выезды (путешествия) граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства (далее - лица) с постоянного места жительства в лечебно-оздоровительных, рекреационных, познавательных, физкультурно-спортивных, профессионально-деловых, религиозных и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания».

В то же время ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ» не дает определения понятия «Полярный туризм» и не выделяет его в отдельную группу. Таким образом, к туристическим поездкам в полярные регионы применяются общие положения, не учитывающие специфику региона.

Стратегия развития Арктической зоны² предусматривает развитие арктического туризма и расширение экологически безопасных видов туристской деятельности в Арктике. Совершенствование нормативно-правового обеспечения в сфере туризма, создание системы его финансовой поддержки на принципах государственно-частного партнерства, содействие формированию региональных туристических кластеров, продвижение арктического туризма на национальном и международном рынках³, но не закрепляет какие-либо конкретные меры по достижению данной цели.

Постулат о системном взаимодействии государства, коммерческих и некоммерческих организаций и общества в качестве основы устойчивого социально-экономического развития российской Арктики содержится в государственной программе «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».

В настоящее время в России на этапе обсуждения находится проект федерального закона «Об Арктической зоне Российской Федерации»⁴, который, однако, не затрагивает собственно вопросов туризма, акцентируя лишь внимание на развитии транспортной инфраструктуры и сохранении экологического равновесия в регионах Арктической зоны, что, безусловно, является важным базисом для организации и осуществления туристической деятельности.

В 2009 году на территории Архангельской области был учрежден ФГБУ «Национальный парк «Русская Арктика», под управлением которого находятся две особо охраняемые природные территории: национальный парк «Русская Арктика и государственный природный заказник федерального значения «Земля Франца-Иосифа». Одной из задач учреждения установлено создание условий для регулируемого туризма и отдыха⁵. ФГБУ «Национальный парк «Русская

¹ ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» от 24.11.1996 № 132-ФЗ

² Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (утв. Президентом РФ)

³ Подп. Д п.9

⁴ Проект Федерального закона «Об Арктической зоне Российской Федерации» (подготовлен Минрегионом России) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 31.01.2013)

⁵ п.8 Положения «О национальном парке «Русская Арктика»

Арктика» регламентирует места для высадок и правила их посещения, которые, впрочем, не закреплены в каких-либо нормативных документах и носят характер рекомендаций. Так, например, в охранной зоне лежбища на острове Аполлонова может находиться одновременно не более двух лодок с посетителями, заход судов, в т.ч. яхт, запрещен, а на острове Чампа рекомендовано не наступать на участки с растительностью. Также запрещается перемещение и изъятие объектов живой природы с территории Парка. Однако никаких санкций какими-либо документами за нарушение данных правил не установлено.

«Стратегия развития туризма в Российской Федерации» предлагает весьма обширный комплекс мер по развитию туризма в России, однако не дает каких-либо практических рекомендаций относительно полярного туризма.

В то время как на федеральном уровне регулирование туризма в полярных районах происходит весьма декларативно, более детально эти вопросы проработаны на уровне местного законодательства.

Спасание людей в Арктике регулируется, в основном, в рамках международного сотрудничества со спасательными службами иностранных государств Арктического региона, которое осуществляется в соответствии с положениями Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года и международными договорами Российской Федерации с сопредельными государствами по сотрудничеству при поиске и спасании людей на море.

На основе двухсторонних соглашений морские спасательные координационные центры уполномочены запрашивать у Норвегии и США помощь, включая суда, воздушные суда, персонал и снабжение, которые необходимы для оказания помощи людям, терпящим бедствие на море.

Организация туристической деятельности в том или ином регионе неразрывно связана с организацией медицинского обеспечения и страхования, в связи с чем целесообразно обратиться к соответствующему российскому нормативному акту – ФЗ "Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации"¹. Раскрывая содержание полиса Обязательного медицинского страхования, закон вводит понятия «базовая программа» и «территориальная программа». Данные программы включают в себя перечни медицинских услуг, которые может получить гражданин в рамках полиса ОМС. Применительно к полярному туризму, особенно арктическому, данный документ вызывает интерес потому, что путешествуя по российской части Арктики, граждане России формально могут пользоваться полисом ОМС, не оформляя дополнительной страховки – такого требования ни ФЗ "Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации", ни ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ» не содержат.

По мнению основателя компании «Poseidon Expeditions» Николая Савельева, основной фактор, сдерживающий развитие арктического туризма в России – это неурегулированность законодательства в данной области: «Дело в том, что Арктика – это огромная территория, и в ней присутствуют интересы многих федеральных органов исполнительной власти, а у каждого из них свое нормативно-правовое регулирование. Так, многие ведомственные нормативно-правовые акты часто противоречат друг другу. Сейчас государством, конечно, сделан большой шаг вперед, когда был назначен единый орган, выдающий разрешение на осуществление туристической деятельности в Арктике – это Федеральное агентство по туризму. Но и оно сталкивается с существующей проблемой неурегулированности законодательства и, к сожалению, не этот федеральный орган определяет нормативно-правовое регулирование»².

Вопросы возмещения вреда традиционно регулируются положениями Гражданского кодекса РФ и нормами Афинской конвенции, являющейся, в соответствии с п.4 ст. 15 Конституции РФ, составной частью правовой системы России. Однако, как уже отмечалось выше, в связи с тем, что полярный туризм не выделяется в отдельную категорию, при возмещении вреда применяются общие нормативы.

Нельзя не отметить существующую в настоящее время бессистемность и разрозненность российских норм, регулирующих рекреационную деятельность в Арктике. В первую очередь, это связано с отсутствием законодательно закреплённого понятия «арктический туризм».

Действующая в настоящее время ни Морская доктрина РФ, ни Стратегия развития Арктической зоны, ни Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в РФ» не содержат данных определений. Из всего существующего массива действующего в России законодательства лишь в одном нормативном акте содержится определение понятия «Туристско-рекреационная деятельность», под которой понимается «деятельность юридических лиц по строительству, реконструкции, эксплуатации объектов туристской индустрии, объектов, предназначенных для санаторно-курортного лечения, медицинской реабилитации и отдыха граждан, а также туристская деятельность и деятельность по разработке месторождений

¹ Федеральный закон «Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации» от 29.11.2010 № 326-ФЗ

² Интервью с Н. Савельевым: Poseidon Expeditions: интерес к арктическим круизам стабильно растет. Режим доступа: <http://arctic-centre.com/ru/novosti/item/287-poseidon-expeditions-interes-k-arkticheskim-kruizam-stabilno-rastet>

минеральных вод и других природных лечебных ресурсов, в том числе деятельность по санаторно-курортному лечению и профилактике заболеваний, медицинской реабилитации, организации отдыха граждан, промышленному розливу минеральных вод»¹.

Данное определение не отражает специфику арктического туризма, в связи с чем считаем необходимым ввести в Стратегию развития Арктической зоны и ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ» понятие «арктический туризм», под которым предлагается понимать:

«Арктический туризм» - временные выезды (путешествия) в Арктическую зону граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства постоянного места жительства в рекреационных, познавательных и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания.

Предлагается возможным введение в ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ» норм, посвященных арктическому туризму, что позволит применять к данным правоотношениям специализированное законодательство, разработанные с учетом особенностей региона, а не общие правила.

В частности, предлагается:

1. Введение обязательного страхования жизни и здоровья туристов, посещающих Арктическую зону, как для иностранных граждан, так и для граждан России.

2. Дополнить статью 7 «Обязанности туриста» следующим пунктом:

«Турист обязан быть информированным обо всех рисках и опасностях, связанных с посещением Арктики». В настоящее время данное положение сформулировано лишь в общем виде применительно к любому месту предполагаемого посещения туристом в качестве права на информацию.

Однако введения обязательного страхования жизни и здоровья туристов, посещающих Арктику, в соответствующий закон недостаточно – для функционирования данной системы необходимо комплексное совершенствование российской нормативно-правовой базы в сфере страхования. В частности, предлагается: разработка правил и стандартов страхования туристов в Арктике и на акватории Северного морского пути, включающие формирование специальной обязательной программы по страхованию жизни и здоровья человека, согласно утвержденным на законодательном уровне пакетам.

Таким образом, становится очевидным, что совершенствование норм ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ» должно проходить в тесной связке с соответствующей корректировкой ФЗ «Об организации страхового дела в РФ» и ФЗ «Об обязательном медицинском страховании в РФ».

Также считаем необходимым, учитывая, что правилам посещения туристами Арктической зоны, разработанным Национальным парком «Русская Арктика», необходимо придать статус закона и ввести санкции за их нарушение путем внесения соответствующих поправок в Кодекс об административных правонарушениях.

Пристатейный библиографический список:

1. Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» от 24.11.1996 № 132-ФЗ
2. Федеральный закон «Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации» от 29.11.2010 № 326-ФЗ
3. Федеральный закон от 10.01.2006 № 16-ФЗ (ред. от 11.03.2016) «Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации»
4. Приказ Минприроды РФ от 04.10.2011 № 806 «Об утверждении Положения о национальном парке «Русская Арктика» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 02.12.2011 № 22490)
5. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (утв. Президентом РФ)
6. Полярный туризм // Полярное право / Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С., Скаридова М.А. М.: Юстиция, 2017. С. 261-263
7. Скаридов А.С. Морское право. Учебник для магистров. М.: Издательство ЮРАЙт, 2014. 647 с.
8. Скаридова М.А. Морской туризм // Морское ресурсное право. Учебное пособие. СПб:Academus, 2013. С.222-248
9. Цветкова Ю.С. Некоторые вопросы правового регулирования страхования туристов в циркумполярных регионах // Евразийский юридический журнал. № 8(111). 2017. С.70-72.

¹ Федеральный закон от 10.01.2006 № 16-ФЗ (ред. от 11.03.2016) «Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации»

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Васильева Е.А.

LL.M. (European and European Legal Studies),
University of Hamburg, Germany**РОССИЯ И ГЕРМАНИЯ: ДОЛГИЙ ПУТЬ К ВЗАИМНОМУ ПРИЗНАНИЮ ИНОСТРАННЫХ СУДЕБНЫХ РЕШЕНИЙ**

Аннотация: В условиях отсутствия международного договора о правовой помощи между Россией и Германией, остро стоит вопрос признания и приведения в исполнение иностранных судебных решений. В настоящей статье автор анализирует соответствующую судебную практику государственных судов обеих стран и предлагает пути восполнения существующих пробелов.

Ключевые слова: признание и приведение в исполнение иностранных судебных решений, трансграничное судебное разбирательство, международное частное право, взаимное признание, принцип взаимности.

RUSSIA AND GERMANY: A LONG ROAD TO MUTUAL RECOGNITION OF FOREIGN JUDGMENTS

Summary: In the absence of an international treaty on legal assistance between Russia and Germany, the issue of recognition and enforcement of foreign judgments is acute. In this article, the author analyzes the recent precedents of the state courts of both countries and suggests the ways to fill in the existing legal gaps.

Key words: recognition and enforcement of foreign judgments, cross-border litigation, Private international law, mutual recognition, principle of reciprocity.

Процесс глобализации и международное развитие торговых, трудовых и гражданских отношений между жителями разных стран мира требуют тесного сотрудничества государств, включая, но не ограничиваясь, взаимодействие их судебных систем.

Стороны, участвующие в международной торговле, иногда не могут разрешать свои споры посредством переговоров. В этом случае требуется вмешательство третьей стороны. Стороны могут передать свой спор на рассмотрение либо к государственному суду, либо к коммерческому арбитражу.

Существует мнение о том, что механизм признания и исполнения решений на основе Нью-Йоркской конвенции 1958 года является достаточным для эффективной защиты в случае нарушения прав стороны в сфере внешнеэкономической деятельности.¹ Однако международный коммерческий арбитраж является довольно дорогостоящим для сторон. Это делает его доступным только для крупного бизнеса. Физические лица, средний и малый бизнес обычно предпочитают государственные суды, даже если они находятся в другой юрисдикции. Поэтому вопросы признания и исполнения решений иностранных судов актуальны из-за их влияния на интересы, а иногда и на судьбы, физических и юридических лиц из разных государств, защищающих свои гражданские права и законные интересы в суде.

В соответствии с принципом государственного суверенитета, государство осуществляет свои функции на своей территории самостоятельно, без вмешательства других стран.² В случае отсутствия соответствующего международного соглашения, государственные органы вправе определять судьбу решений иностранных судов.

Отсутствие международного договора о правовой помощи между Германией и Россией вызывает большие трудности в процессе признания и исполнения иностранных судебных решений. Другие препятствия на пути взаимного признания судебных решений между этими странами можно выделить из анализа недавней судебной практики.

До недавнего времени практика немецких судов основывалась на решении земельного суда Аугсбурга от 9 июля 2013 года.³ Суд постановил признать решение Арбитражного суда г. Москвы. Заявитель (российская компания) и ответчик (немецкая компания) заключили договор перевозки, но груз был утерян. Истец обратился в Арбитражный суд г. Москвы, который вынес решение о возмещении расходов, понесенных российской компанией. Затем истец обратился в земельный суд Аугсбурга с заявлением о признании и приведении решения в исполнение.

¹Kenton, Hirst, Advantages of International Commercial Arbitration, July 2015, available at www.mondaq.com/uk/x/416416/international+trade+investment/Advantages+Of+International+Commercial+Arbitration.

²Bartelson, The Power of Language in the Making of International Law, in: European Journal of International Law 2006, p. 467.

³Решение земельного суда Аугсбурга от 9 июля 2013 г., N081 O3956/12.

Несмотря на отсутствие международного договора между Россией и Германией, Аугсбургский суд признал решение Арбитражного суда г. Москвы на основе принципа взаимности.¹

В своем решении суд Аугсбурга опирался на Конвенцию о договоре международной перевозки грузов, участниками которой являются и Россия и Германия.² Суд указал, что в соответствии с п.3 ст. 31 указанной Конвенции, решение, вынесенное судом одной из стран, участвующих в Конвенции, подлежит исполнению в любой из других участвующих в Конвенции стран. Это решение положило начало «взаимности» и позволило исполнять судебные решения российских судов на территории Германии, что дало надежду на то, что будет существовать многолетняя практика взаимного признания и исполнения судебных решений.

Однако решением от 13 июля 2016 года Высший земельный суд Гамбурга отказался признать решение Московского арбитражного суда по причине отсутствия взаимности.³ Суд заявил, что между Германией и Россией не существует международного договора о признании и приведении в исполнение иностранных судебных решений, и поэтому решающим фактором для немецких судов является наличие взаимности. Несмотря на то, что российские арбитражные суды довольно регулярно признают решения иностранных судов даже при отсутствии специального международного соглашения, Гамбургский суд указал следующие причины для установления факта отсутствия взаимности со стороны российских судов:

1) Признание и приведение в исполнение решения иностранного суда только на основе принципа взаимности не предусмотрено законодательством Российской Федерации;

2) Российские суды общей юрисдикции демонстрируют «ограничительную практику»⁴ признания решений иностранных судов.

Суд заявил, что из фактической практики российских судов не следует, что решения немецких судов признаются на регулярной основе. Он также отметил, что признание на основе взаимности даже не упоминалось в соответствующем российском законодательстве, и остается неясным, как российские суды применяют этот принцип в отношении решений немецких судов.⁵

В данном случае суд продемонстрировал, что взаимность, в соответствии с его буквальным толкованием, является важнейшим основанием для признания иностранного судебного решения в Германии. Кроме того, приведенные судом аргументы являются спорными. Во-первых, несмотря на то, что взаимность прямо не упоминается в соответствующих разделах ГПК и АПК России, это основание принято российскими арбитражными судами для признания иностранных судебных решений. Это подтверждается судебной практикой, особенно в случае дел о несостоятельности.

В 2008 году Арбитражный суд г. Санкт-Петербурга признал решение суда г. Франкфурт-на-Майне по делу о несостоятельности.⁶ Суд заявил, что принцип взаимности применим в соответствии с положениями Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)»⁷.

Некоторые российские ученые-юристы подчеркивают что понятие «взаимности» является довольно абстрактным⁸, поскольку российское законодательство не содержит каких-либо правил и критериев оценки его существования. Определение наличия взаимности является трудным процессом, который напрямую не регулируется законом, что приводит к различиям в толковании этого термина судами Российской Федерации.⁹ По этим причинам ссылки на принцип взаимности крайне редки в российских судах. В то же время другие ученые утверждают, что взаимность может быть последней возможностью воспользоваться правом на судебную защиту при отсутствии соответствующего международного соглашения.¹⁰

Во-вторых, Гамбургский суд признал, что российские арбитражные суды нередко признают решения иностранных судов, в том числе решения немецких судов. Тем не менее, суд сосредоточил внимание на практике российских судов общей юрисдикции, которая показала «ограничительную практику признания». Принимая во внимание, что немецким судом рассматривалось решение российского Арбитражного суда, возможно, при решении вопроса о

¹ Принцип взаимности это «идея о том, что государства будут и должны признавать судебные решения другого государства только в том случае и в той мере, в которой их собственные решения были бы признаны в этом иностранном государстве» [Michaels, Recognition and Enforcement of Foreign Judgments, 2009, p. 1]. В Германии взаимность является обязательным условием признания иностранного решения. В гражданском процессуальном кодексе Германии отсутствие взаимности указано как одно из оснований для отказа в признании иностранных судебных решений (пар.1 (5) ст. 328 ГПК ФРГ).

² Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ) (Женева, 1956 г.).

³ Решение Высшего земельного суда Гамбурга от 13 июля 2016 г., N6 U 152/11.

⁴ Meier, Burret, Fufurina, No recognition and enforcement of Russian court judgments in Germany, August 2016, available at www.noerr.com/en/newsroom/News/no-recognition-and-enforcement-of-russian-court-judgments-in-germany.aspx,

⁵ Meier, Burret, Fufurina, No recognition and enforcement of Russian court judgments in Germany, August 2016.

⁶ Определение Арбитражного суда г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 28 мая 2008 г., NA56-22667/2007.

⁷ В соответствии с п. 6(2) ст. 1 ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» N 127-ФЗ от 26 октября 2002 г.

⁸ Конев Д.В., Ерпылева Н.Ю. и др.

⁹ Канашевский В.А., Международное частное право, Москва 2009 г., с. 642-643.

¹⁰ Муранов А.И. Международный договор и взаимность как основания приведения в исполнение в России иностранных судебных решений, Москва 2003 г., с.30.

наличии или отсутствии взаимности, немецкому суду следовало учитывать, в первую очередь, практику российских арбитражных судов.

Такой подход не будет противоречить немецкому пониманию концепции «взаимности». Взаимность предоставляется, если соответствующее государство придерживается в основном равных условий для исполнения немецких судебных решений аналогичного вида.¹ Немецким судам следует использовать более узкое толкование «аналогичного вида» решений и учитывать существо спора. Поэтому, если немецкий судья рассматривает дело о признании и приведении в исполнение решения, вынесенного российским арбитражным судом, он должен проверить условия исполнения на территории России решений судов Германии по экономическим спорам. В соответствии с российским законодательством, такая категория дел подведомственна арбитражным судам. Следовательно, в данном случае, при возникновении вопроса о взаимности, немецкому суду стоит принимать во внимание соответствующую практику российских арбитражных судов.

Более того, российские арбитражные суды более прогрессивны, чем суды общей юрисдикции, и иногда создают прецеденты для исполнения решений, вынесенных в странах, не имеющих соответствующих международных договоров с Россией.

Примером может служить решение Федерального арбитражного суда Московского округа от 22 февраля 2006 г. о признании и приведении в исполнение решения Верховного суда Англии и Уэльса о взыскании средств по кредитному договору.² В этом решении суд применил широкое толкование понятия «международного договора», указанного в Статье 241 АПК, в качестве обязательного условия для признания и исполнения иностранного решения. Основываясь на этом решении, Арбитражные суды России стали рассматривать не только специальные международные договоры³, но и международные соглашения более общего характера⁴. Например, Арбитражные суды рассматривали межправительственные соглашения⁵ в качестве основания для признания и исполнения решений иностранных судов.

Право на судебную защиту лишается возможности своего осуществления в связи с ограничением транснационального эффекта судебного процесса. Истец вынужден инициировать новое судебное разбирательство для обеспечения судебной защиты своих прав. В международном масштабе результатом такой ситуации может быть сильнейшее негативное влияние на экономические отношения между странами. Учитывая, что Германия и Россия являются крупнейшими экономическими партнерами, такое положение дел может иметь негативные последствия для обеих стран в долгосрочной перспективе. Существует несколько возможных решений:

1) Присоединение России к Луганской конвенции,⁶ поскольку она предусматривает возможность присоединения новых стран;

2) Заключение международного договора о правовой помощи между Россией и ЕС.

Одной из самых больших проблем в признании и приведении в исполнение иностранных судебных решений в Российской Федерации является отсутствие соответствующих договоров с большинством европейских государств, что не соответствует интенсивности экономических отношений с этими странами.

Последняя опция является наиболее предпочтительной для России, учитывая, что наличие международного договора является главным условием признания и исполнения иностранных судебных решений на ее территории. Однако, заключение международных соглашений довольно долгий и сложный процесс, который также осложняется политическими элементами. В качестве альтернативы, Германия и Россия могут принять меры, необходимые для установления режима взаимного признания и исполнения судебных решений, и в отсутствие соответствующего международного соглашения. Включение принципа взаимности в ГПК и АПК в качестве одной из основ для признания иностранных судебных решений создаст надлежащие предпосылки для этого. Кроме того, более узкий подход немецких судов к категории решений «аналогичного вида» и учет специфики российской судебной системы⁷, позволят более точно определить наличие или отсутствие взаимности в каждом конкретном деле.

¹Thomas, Putzo, Reichold, Husstege, Zivilprozessordnung mit Gerichtsverfassungsgesetz, Munich 2001., p. 668.

²Постановление Федерального Арбитражного суда Московского округа от 22 февраля 2006 г. № КГ-А40/698-06-П.

³Договоры о порядке взаимного исполнения судебных актов, а также договоры о взаимной правовой помощи.

⁴Куделич Е.А. Трансграничное исполнение судебных решений в России: в плену устоявшихся стереотипов или поступательное движение вперед? // Закон. №5. 2015. С. 146.

⁵Арбитражные суды ссылались на Соглашение между Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Правительством Российской Федерации об экономическом сотрудничестве (Лондон, 1992 г.).

⁶Конвенция о юрисдикции и приведении в исполнение судебных решений по гражданским и коммерческим делам (Лугано, 1988 г.).

⁷В соответствии с законом Германии о судостроительстве (Gerichtsverfassungsgesetz – GVG), судебная система Германии состоит из: судов общей юрисдикции, занимающихся гражданскими делами и некоторыми уголовными делами; специализированных судов (административных судов; налоговых судов; судов по трудовым спорам; судов по социальным вопросам); и конституционных судов. Каждый из указанных элементов судебной системы имеет несколько инстанций.

Указанные меры не могут решить все проблемы в области взаимного признания иностранных судебных решений в Германии и России, но они создадут предпосылки для более доверительных отношений между этими странами. Вслед за установлением более доверительного режима в данной области может последовать решение этой проблемы на уровне конвенции.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ)(Женева, 1956 г.).
2. Конвенция о юрисдикции и приведении в исполнение судебных решений по гражданским и коммерческим делам (Лугано, 1988 г.).
3. Соглашение между Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Правительством Российской Федерации об экономическом сотрудничестве (Лондон, 1992 г.).
4. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 N 95-ФЗ (ред. от 03.08.2018).
5. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14.11.2002 N 138-ФЗ(ред. от 03.08.2018).
6. Гражданский Процессуальный Кодекс ФРГ от 12 Сентября 1950 г.(ред. от 10.10.2013).
7. Закон Германии о судоустройстве (Gerichtsverfassungsgesetz – GVG)от 09 мая 1975 г. (ред. от 27.08.2017).
8. Федеральный закон РФ от 26.10.2002 N 127-ФЗ(ред. от 01.07.2018) «О несостоятельности (банкротстве)»
9. Определение Арбитражного суда г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 28 мая 2008 г., № А56-22667/2007.
10. Постановление Федерального Арбитражного суда Московского округа от 22 февраля 2006 г. НКГ-А40/698-06-П.
11. Решение земельного суда Аугсбурга от 9 июля 2013 г., № 081 О3956/12.
12. Решение Высшего земельного суда Гамбурга от 13 июля 2016 г., № 6 U 152/11.
13. Канашевский В.А., Международное частное право. М., 2009. 752 с.
14. Куделич Е.А. Трансграничное исполнение судебных решений в России: в плену устоявшихся стереотипов или поступательное движение вперед? // Закон. № 5. 2015. С. 143-157.
15. Муранов А.И. Международный договор и взаимность как основания приведения в исполнение в России иностранных судебных решений. М.,2003. 192 с.
16. Bartelson, The Power of Language in the Making of International Law, in: European Journal of International Law 2006, pp. 463-474.
17. Kenton, Hirst (2015) Advantages of International Commercial Arbitration Режим доступа: available at www.mondaq.com/uk/x/416416/international+trade+investment/Advantages+Of+International+Commercial+Arbitration.
18. Meier, Burrer, Fufurina (2016), No recognition and enforcement of Russian court judgments in Germany. Режим доступа: available at www.noerr.com/en/newsroom/News/no-recognition-and-enforcement-of-russian-court-judgments-in-germany.aspx.
19. Michaels (2009), Recognition and Enforcement of Foreign Judgments, in Max Planck Encyclopedia of Public International Law Режим доступа: available at www.scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2699&context=faculty_scholarship.
20. Thomas, Putzo, Reichold, Husstege, ZivilprozessordnungmitGerichtsverfassungsgesetz. Munich, 2001. 2111 S.

Российская судебная система также включает разделение судов на несколько уровней, однако не имеет такого разнообразия специализированных судов. В систему судов РФ входят: конституционные суды, суды общей юрисдикции, арбитражные суды, иные суды (третейские суды, Международный коммерческий арбитражный суд при Торгово-промышленной палате РФ).

Воронцова Ю.Д.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Коцкая В.А.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

РАЗНОГЛАСИЯ РОССИИ И ЯПОНИИ ПО «СЕВЕРНЫМ ТЕРРИТОРИЯМ»

Аннотация: В статье рассматриваются разногласия между Российской Федерацией и Японией относительно так называемых «Северных территорий», или, по-другому, Южно-Курильских островов; анализируется история данного территориального спора и позиции стран по нему.

Ключевые слова: Российская Федерация, Япония, Курильские острова, территориальная проблема.

«THE NORTHERN TERRITORIES» DISPUTE BETWEEN RUSSIA AND JAPAN

Summary: Article deals with the dispute between the Russian Federation and Japan regarding the so-called «the Northern Territories», or, in a different way, the South Kuril Islands. The history of this territorial dispute and the positions of countries on it are analyzed.

Keywords: Russian Federation, Japan, the Kuril Islands, territorial problem

На сегодняшний момент в международном сообществе наблюдается обострение противостояния Российской Федерации с рядом стран, в число которых можно отнести и Японию, за счет фактора поддержки ею, вводимых Соединенными Штатами Америки санкций, направленных в отношении России. Таким образом, в данных обстоятельствах повышается военно-стратегическая и экономическая значимость территории Курильского архипелага.

Что собственно представляют собой данные острова, история данного территориального спора и позиции сторон?

Курильским архипелагом (Северными территориями) называется цепочка островов, располагаемая между Камчаткой и островом Хоккайдо. Большая Курильская гряда включает в себя такие острова, как Итуруп, Парамушир, Кунашир. Самым большим островом Малой Курильской гряды является Шикотан¹.

Основным богатством каждого государства считается территория, так как жителей Земли ежегодно становится больше, а ее ресурсы все же ограничены и истощаемы, по этой причине, с точки зрения геополитики, значимость данного региона, который можно назвать уникальным кладзем биологических, теплоэнергетических и рекреационных ресурсов, будет только возрастать год от года. На данный момент, острова и прибрежная зона Южных Курил богата промышленным запасом руд цветных металлов, нефти и рения, промысловыми видами рыб².

Для России Курилы также имеют и особую стратегическую значимость для поддержания обороноспособности и национальной безопасности страны, поскольку именно рядом с Курильскими островами находятся проливы, отделяющие Охотское море от Тихого океана.

Относительно споров об исконности островов, хочется отметить, что они беспредметны и безосновательны, поскольку первыми жителями данной территории считаются племена айонов, которые не имели своей государственности³.

В 1635-1637 годах японцы в ходе экспедиции составили первую карту данной территории. Первая российская же экспедиция, проходящая в северной части архипелага, была в 1697 году под руководством Владимира Атласова. Спустя почти век, в 1786 году, Курильский архипелаг вошел в состав Российской империи⁴.

7 февраля 1855 г. между странами был заключен Симодский трактат «О торговле и границах». Примечательным фактом является положение статьи 1 данного соглашения, в соответствии с которым провозглашался «постоянный мир и искренняя дружба между Россией и Японией». Что касается самих островов, то Итуруп, Кунашир и острова Малой Курильской гряды признавались японской территорией, Россия же получала остальную часть Курил. При этом, Сахалин провозглашался общим владением – «неразделенной» территорией⁵.

¹ Краткая географическая энциклопедия. Том 2 / Гл.ред. Григорьев А.А. М.: Советская энциклопедия, 1961. 592 с. с илл. и карт., 27 л. карт. и илл., 1 л. отд. карты.

² Краткая географическая энциклопедия. Том 2 / Гл.ред. Григорьев А.А. М.: Советская энциклопедия, 1961, 592 с. с илл. и карт., 27 л. карт. и илл., 1 л. отд. карты.

³ Алексеев Д.Ю. Курильская проблема и национальные интересы России // Геополитика: интернет-сайт. 2017 Режим доступа: <http://geo-politica.info/quotkurilskaya-problemaquot-i-natsionalnye-interesy-rossii.html> (дата обращения 18.10.2018).

⁴ Словарь современных географических названий / Под общей редакцией акад. В. М. Котлякова. Екатеринбург: У-Фактория, 2006

⁵ Симодский трактат о торговле и границах между Россией и Японией от 26 января 1855 г.

По мере освоения Сахалина между российскими и японскими купцами и моряками возникали определенные проблемы и споры, неурегулированные Симодским трактатом. Поэтому для решения всех возникших противоречий был заключен Санкт-Петербургский Договор «Об обмене территориями» от 7 мая 1875 г., в котором впервые был приведен перечень всех Курильских островов. В соответствии с положениями данного соглашения Россия обязалась передать 18 островов Курильского архипелага в пользу Японии, а последняя, в свою очередь, официально отказывалась от притязаний на Сахалин¹.

По завершении Русско-японской войны 1904 – 1905 гг. страны подписали Портсмутский мирный договор², который в результате устанавливал мир и дружбу между императорами, а также самими государствами и его подданными. По заключенному соглашению Россия уступала в вечное и полное владение Японии территорию к югу от 50 параллели, а также все острова, которые к ней прилегают.

При этом, стоит указать, что в Приложении №10 к Портсмутскому мирному договору содержалось положение, аннулирующее все торговые договоры, заключенные между государствами до войны. Таким образом, страны не имеют возможности апеллировать к таким соглашениям.

На рубеже окончания Второй мировой войны СССР, США и Великобритания заключили Крымское соглашение трех великих держав по вопросам Дальнего Востока 1945 г., по которому, при условии возврата всех Курильских островов, а также Сахалина, СССР должна была вступить в войну с Японией.

08 сентября 1951 г. японской стороной был подписан Сан-Францисский мирный договор³, который стал официальным завершением Второй мировой войны и провозглашал, что Япония признавала утрату всех прав и претензий, которой она имела в отношении территории Курильских островов, а также и на ту часть о. Сахалина и на прилегающие к нему островные территории, суверенитет над которыми был приобретен по итогу Портсмутского договора от 5 сентября 1905 года.

Однако, Советский Союз не стал подписывать данный договор, сославшись на следующие основания: не был оговорен вопрос о выводе вооруженных сил с территории Японии; не было прописано какие непосредственно острова имеются в виду, а также в пользу кого Япония отказывается от таких территорий⁴.

Таким образом, с точки зрения международного права остался неразрешенным вопрос к территории какого государства относить данные острова, так как они перестали быть японскими, но при этом не стали суверенной территорией Советского Союза.

Так, используя данный факт, в 1955 году Япония выдвинула претензии в отношении Советского Союза на все Курильские острова, включая Южный Сахалин. Ссылаясь на заключенный в 1855 г. Симодский трактат «О торговле и границах», Япония заявляет, что включение в состав СССР Итурупа, Кунашира, Шикотана и других островов Курильского архипелага является незаконным, так как данные территории никогда не принадлежали России, а также утверждает, что данные острова не подпадают под значение термина «Курильские острова», примененный в Сан-Францисском мирном договоре 1951 г.⁵

Советский Союз, в свою очередь, заявлял, что его суверенитет над данными территориями базируется на итогах Второй мировой войны, закрепленных в таких международно-правовых актах, как Крымское соглашение 1945 г., Потсдамская декларация 1945 г. и ст. 107 Устава ООН 1945 г.⁶.

Официальное прекращение состояния войны между странами произошло посредством подписания 19 октября 1956 года Московской Советско-японской декларации, по которой СССР и Япония устанавливали мир и возобновляли дипломатические, консульские отношения.

В Декларации фиксировался факт того, что стороны не имели друг к другу никаких претензий, которые возникли у них в результате войны, а также отказ Советского Союза от репарационных претензий по отношению к Японии, а, в соответствии с положением статьи 9, СССР соглашалось на передачу в пользу Японии островов Хабомаи и Шикотан⁷.

19 января 1960 года Япония пошла на подписание договора «О взаимодействии и безопасности между США и Японией», в соответствии с которым базы Вооруженных Сил США размещались на территории Японии. Советский Союз же рассмотрел данное соглашение, как

¹ Санкт-Петербургский договор «Об обмене территориями» между Российской империей и Японией от 7 мая 1875 г.

² Портсмутский мирный договор между Российской империей и Японией от 5 сентября 1905 г.

³ Сан-Францисский мирный договор от 8 сентября 1951 г.

⁴ Алексеев Д.Ю., Коломейцева Н.А. «Курильский вопрос»: Политологический анализ // Cyberleninka, 2015 Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/kurilskiy-vopros-politologicheskiiy-analiz> (дата обращения 19.10.2018).

⁵ Красноухов С. История российско-японского территориального спора. Досье // Тасс: интернет-сайт. 2016 Режим доступа: <https://tass.ru/info/3873269> (дата обращения 18.10.2018).

⁶ Красноухов С. История российско-японского территориального спора. Досье // Тасс: интернет-сайт. 2016 Режим доступа: <https://tass.ru/info/3873269> (дата обращения 18.10.2018).

⁷ Совместная декларация СССР и Японии от 19 октября 1956 г.

направленное против СССР, и отказался обсуждать имеющиеся разногласия о Курилах, так как это бы расширило сферу влияния американских войск, базирующихся на ее территории¹.

После этого, СССР отрицал, что территориальный спор между странами существует, и рассматривал Курильский архипелаг как часть своей суверенной территории.

Но ситуация начала меняться в период «Перестройки» - апреле 1991 года, когда М.С. Горбачев подписал «Совместное советско-японское заявление». Положение пункта 4 данного Заявления предполагало, что будет осуществлена разработка и последующее заключение мирного договора между государствами, а также оговорена проблема раздела Курильских островов².

Также, наличие территориального спора было подтверждено в октябре 1993 г., подписанием Токийской декларации о российско-японских отношений, которая фиксировала взаимное желание сторон разрешить продолжающийся долгое время территориальный спор.

Однако, несмотря на многочисленные попытки правительств двух стран, на данном этапе развития отношений между Россией и Японией Мирный Договор, который урегулировал бы принадлежность спорных территорий, так и не был разработан.

Так, 14 ноября 2004 г. Лавров С. В., глава МИД РФ, в преддверии визита Президента РФ в Японию, заявил о готовности Российской Федерации, как государства-продолжателя Советского Союза признать, ратифицированную Верховным Советом СССР Декларацию 1956 года, «в которой предполагалось отдать Японии два южных острова, и на этом поставить точку. Соответственно, провести границы, заключить мирный договор»³.

Однако, японская сторона, признавать положения Советско-японской декларации 1956 г. не спешит, делая упор на Симодский трактат 1855 г., по которому претендует на 4 крупных острова Курил.

При этом, в 2008 году, Япония начала вводить в отношении спорных островов термин «незаконно оккупированные северные территории». Однако, в 2012 году заменила данный термин на более дипломатический – «занятые без юридических оснований»⁴.

8 февраля 2018 года Премьер-министр Японии Синдзо Абэ официально заявил на первом Общенациональном съезде за возвращение «северных территорий», что существует возможность проведения военных действий с целью возвращения «северных территорий».

Исходя из вышесказанного, напрашивается вывод, что вопрос о разногласиях сторон и о разграничениях «северных территорий» регулярно обсуждался и обсуждается и по сей день на российско-японских переговорах.

На наш взгляд, поскольку единственным ратифицированным и Российской Федерацией, и Японией после Второй мировой войны является Советско-японская декларация 1956 года, то именно этот двусторонний договор должен послужить отправной точкой начала переговоров между странами, и как следствие, заключение на его основе, Мирного договора.

На данный момент международно-правовой практикой выработано две основных формы урегулирования территориальных споров: судебная и договорная.

Исходя из истории данного территориального спора, стороны скорее придерживаются выбора именно договорной формы при разрешении своих разногласий.

На данном этапе развития русско-японских отношений существует несколько вариантов решения возникшей спорной ситуации, в частности, в двустороннем соглашении может быть зафиксировано, что часть островов перейдет под юрисдикцию Японии через определенный период времени, например, через 50 или 100 лет, а также возможен вариант, что Японии будут переданы острова, но прилегающее к ним морское пространство и ресурсы останутся в собственности России. Другим вариантом разрешения проблемы может являться двусторонний договор о судоходстве в акватории Курильских островов, которое было бы доступно лишь для кораблей России и Японии. Часто обсуждается вариант совместной эксплуатации островов.

Также, как вариант разрешения территориальных разногласий между Россией и Японией может служить так называемый правовой метод. Так, согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, для разрешения вопроса принадлежности Южных Курильских островов могут быть созданы специальные международные судебные органы. В таком случае, страны будут вести переговоры под контролем данных органов либо предоставить возможность разрешить Суду этот спор.

Однако, на наш взгляд, самым оптимальным решением спора будет применение сторонами интегрированной сделки в части совместного суверенитета и совместного пользования Южными Курильскими островами, поскольку Россия обладает значительным запасом полезных

¹ Красноухов С. Проблема Курильских островов в отношениях России и Японии // РИА Новости: интернет-сайт. 2012 Режим доступа: <https://ria.ru/spravka/20120424/632862793.html> (дата обращения: 16.10.2018).

² Совместное советско-японское заявление от 18 апреля 1991 г.

³ Кузнецова О. Токио назвал слова Сергея Лаврова о Курилах неприемлемыми // Коммерсантъ: интернет-сайт. 2016 Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/2901771> (дата обращения 16.10.2018).

⁴ Красноухов С. История российско-японского территориального спора. Досье // Тасс: интернет-сайт. 2016 Режим доступа: <https://tass.ru/info/3873269> (дата обращения 18.10.2018).

ископаемых, а у Японии обладает современными технологиями. При содействии и сотрудничестве двух стран на Курилах будет работать принцип взаимодополняемости.

Таким образом, можно сделать вывод, что разногласия о «северных территориях» могут считаться вполне решаемыми, если и Российская Федерация, и Япония увеличат степень политического доверия и взаимопонимания, и как итог - начнут продвигать принцип взаимной выгоды.

Пристатейный библиографический список:

1. Симодский трактат о торговле и границах между Россией и Японией от 26 января 1855 г.
2. Санкт-Петербургский договор «Об обмене территориями» между Российской империей и Японией от 7 мая 1875 г.
3. Портсмутский мирный договор между Россией и Японией от 25 августа 1905 г.
4. Приложение № 10 к Портсмутскому мирному договору между Россией и Японией от 25 августа 1905 г.
5. Крымское соглашение трех великих держав по вопросам Дальнего Востока от 11 февраля 1945 г.
6. Сан-Францисский мирный договор от 8 сентября 1951 г.
7. Совместная декларация СССР и Японии от 19 октября 1956 г.
8. Совместное Советско-японское заявление от 18 апреля 1991 г.
9. Токийская декларация о российско-японских отношениях от 13 октября 1993 г.
10. Алексеев Д.Ю. «Курильская проблема» и национальные интересы России // Геополитика: интернет-сайт. 2017. Режим доступа: <http://geo-politica.info/quotkurilskaya-problemaquot-i-natsionalnye-interesy-rossii.html> (дата обращения 18.10.2018).
11. Алексеев Д.Ю., Коломейцева Н.А. «Курильский вопрос»: Политологический анализ // Seberleninka: интернет-сайт. 2015. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/kurilskiy-vopros-politologicheskii-analiz> (дата обращения 19.10.2018).
12. Красноухов С. История российско-японского территориального спора. Досье // Тасс: интернет-сайт. 2016. Режим доступа: <https://tass.ru/info/3873269> (дата обращения 18.10.2018).
13. Винникова Р. В. Территориальный спор между Россией и Японией: история вопроса и международно-правовые формы урегулирования // Seberleninka: интернет-сайт. 2016. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/territorialnyy-spor-mezhdu-rossiey-i-yaponiey-istoriya-voprosa-i-mezhdunarodno-pravovye-formy-uregulirovaniya> (дата обращения: 14.10.2018).
14. Иокибэ К. Япония и Россия: трактовка истории и территориальная проблема // Московский центр Карнеги: интернет-сайт. 2016. Режим доступа: <https://carnegie.ru/publications/64149> (дата обращения 14.10.2018).
15. Красноухов С. Проблема Курильских островов в отношениях России и Японии // РИА Новости: интернет-сайт. 2012. Режим доступа: <https://ria.ru/spravka/20120424/632862793.html> (дата обращения: 16.10.2018).
16. Полярное право / Мордвинова Т.Б., Скаримов А.С., Скаримова М.А.; Под ред. А.С. Скаримова. Москва, 2017.
17. Скаримов А.С. Морское право: учебник для магистров. М.: Юрайт, 2012.
18. Яковлев Г. Д. Проблема Курильских островов в японо-российских отношениях // Союз машиностроителей России: интернет-сайт. 2012-2013 гг. Режим доступа: <http://www.unionexpert.ru/index.php/zhurnal-qekspertnyj-soyuzq-osnova/analitika-online/item/679-problema-kurilskih-ostrovov-v-yapono-rossijskih-otnosheniah> (дата обращения 14.10.2018).



Скаримов А.С. Правовое обеспечение профессиональной деятельности. Морское право: учебник для СПО / А.С. Скаримов. 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.

Екимова Е.

студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

Честикина А.

студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова

СПОРНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДОГОВОРА О РАЗГРАНИЧЕНИИ БАРЕНЦЕВА МОРЯ

Аннотация: В данной статье рассматриваются спорные положения договора между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане, который был подписан 15 сентября 2010 года.

Ключевые слова: российско-норвежские отношения, границы Российской Федерации, изменение территории России.

THE DISPUTED PROVISIONS OF THE TREATY ON THE DELIMITATION BARENTS SEA

Summary: This article discusses the controversial aspects of the Treaty between the Russian Federation and the Kingdom of Norway on Maritime delimitation and cooperation in the Barents sea and the Arctic ocean, which was signed on September 15, 2010.

Keywords: Russian-Norwegian relations, borders of the Russian Federation, changes in the territory of Russia.

Территориальный спор о границе в Баренцевом море между Россией и Норвегией шел 40 лет, с 1970-х годов.

Баренцево море - морской район, содержащий в себе большие резервы углеводородов (нефти и газа) и имеющий стратегически важное военное положение. Если коснуться истории территориального спора в Баренцевом море - в свое время две страны предлагали совершенно разные пути решения по установлению границ на спорной территории.

Норвегия считала, что раздел по срединной линии, которая тянется на равной дистанции от архипелага и островов будет наиболее справедливым вариантом. Такой принцип раздела можно часто встретить, но он не является универсальным. При таком разделении, у одной из стороны может оказаться решающее преимущество из-за выступающего мыса или полуострова. Такое деление будет не совсем «честным». В нашем случае как раз похожая ситуация. Российский берег «нависает» над норвежским. Поэтому такой принцип часто корректируют исходя из учета длины и населенности побережья.

Еще в двадцатом веке была установлена граница полярного сектора, именно по данной границе, в свое время, Советский Союз в 1926 году (после заключения договора о Шпицбергене) предлагал провести линию раздела.[1] Такое разделение, означало бы, что России будет принадлежать только суша, которая находится внутри данного сектора, а не моря.

Из-за разногласий по поводу установления границы между Россией и Норвегией в Баренцевом море, образовалась спорная зона, которую обычно называют «серой зоной», ее площадь равняется примерно 175 тыс. кв. км, что составляет 12% от площади Баренцева моря. Помимо этого, существовали дополнительные сложности - Норвегией была установлена 200-мильная охранная зона вокруг архипелага Шпицбергена. Правительство Российской Федерации отказывалось признавать данную зону и для подтверждения своей позиции она ссылались на Парижский договор 1920 года. Однако в 1978 году России и Норвегии удалось прийти к компромиссу, т.е. к совместному управлению спорной территории.

Спор о разделе акватории между Россией и Норвегией разрешался постепенно. Для этого было предпринято несколько шагов. Первым шагом, который стал в своем роде двигателем в разрешении данного спора, стало подписание в 2007 году в Киркенесе министрами иностранных дел двух стран Сергеем Лавровым и Йонасом ГарСтёре, соглашения о разграничении морских пространств в районе Варангер-фьорда. Именно благодаря этому соглашению, появилась договоренность по делимитации маленького приграничного участка, однако это был не последний шаг.

Решающим же шагом стал государственный визит в Норвегию (2010 год) президента Российской Федерации, на тот момент, Дмитрия Медведева, где было подписано Совместное заявление по вопросам разграничения морских пространств и сотрудничества в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане.[2] Таким образом, формировались необходимые предпосылки для заключения в будущем договора по разграничению морских пространств и сотрудничеству в Баренцевом море, между спорящими сторонами.

Итогом всего стал подписанный, 15.09.2010 года в Мурманске министрами иностранных дел России и Норвегии в ходе переговоров президента России и Премьер-министра Норвегии,

договор о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане. [3] (Рис. 1).

В соответствии с данным соглашением, исследование месторождений, найденных на участке спорной территории, государства обязаны осуществлять совместно.



Рис. 1. Схема территориальных претензий

Геофизики из Мурманска обнаружили в «серой зоне» предполагаемые месторождения углеводородов, а именно в районе свода Федынского на юге Баренцева моря. Данные возможные месторождения могут стать одними из самых больших в мире газовых месторождений.

Интересно, что Российская Федерация и Норвегия на протяжении нескольких лет обговаривают комбинации к общему изучению трансграничных месторождений. Россия в 2016 году была расположена заключить договор об обмене сейсмическими данными, но Норвегия, которая активно высказывала интерес к данному соглашению на стадии подготовки, не торопит довести дело до конца.

По подсчетам Норвежского нефтяного директора, залежи находящиеся на норвежской территории Баренцева моря - это 65% еще не изведанных морских ресурсов. Предположительно в северной части Баренцева моря может находиться до 1,4 млрд. кубометров (8,6 млрд баррелей) нефтяного эквивалента.[4]

В политическом мире нет единого мнения по поводу целесообразности заключения договора о разграничении Баренцева моря. Все мнения очень противоречивы. Например, профессор Российского государственного университета нефти и газа имени И.М. Губкина Василий Богоявленский и заместитель министра природных ресурсов и экологии РФ Денис Храмов считают данный договор удачным, но есть и достаточно отрицательные комментарии по решениям данного договора. Несомненно, целью данного соглашения было не просто разрешение 40-летнего спора между двумя странами мирным путем, можно сказать, что это был проект, смотрящий в далекое будущее, которое было бы не таким прогрессивным без данного договора. В первую очередь именно благодаря договору о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане правительство двух стран закрепили дружественные отношения, которые играют немаловажную роль на современной политической арене.

Главным фактором в отрицательной оценке договора является то, что на той территории, которую мы уступили Норвегии, было найдено большое скопление углеводородов. Если говорить про совокупность, то всего на норвежской территории залежи углеводородов оценивают в 1,9 млрд. баррелей. Еще более обострена ситуация с полезными ископаемыми, примерный объем которых, может достигать 565 млн. кубометров (доля нефти составляет 15%).[5] Отсюда можно сделать вывод о том, что мы отдали Норвегии наилучшую часть спорной территории, где находились огромные месторождения нефти, газа и рыбных ресурсов, а это может пагубно сказаться на развитии нашей экономики в целом. Следовательно, вытекает вопрос, а с какой целью мы это сделали? Российская власть не драматизировала данную спорную ситуацию, считая, что случившийся факт не является поражением нашей страны, и особое внимание было уделено тому, что договор — это не вынужденная мера, т.е. не было жестких ультиматумов или угроз с другой стороны. Наоборот, Россия поступила как современное здравомыслящее государство, которое ориентируется на будущее. Заключив соглашение, она обрела в лице Норвегии еще одного верного партнера, а учитывая обостренную политическую ситуацию, то это является хорошо продуманным ходом и ориентирована на наши же интересы.

Но это только одна сторона медали. Вторая же заключается в том, что некоторые ученые нашей страны не понимают отрицательного отношения к данному договору и считают заблуждением тот факт, что были ущемлены интересы нашего государства. Основным катализатором негативного мнения служат обнародованные Норвегией данные о залежах

топливных ресурсов. И вот в чем заключается загвоздка, оказывается, что отошедшие нам запасы данных ресурсов могут быть вдвое больше тех, о которых официально объявила Норвегия. И главная проблема заключена внутри страны, а именно из-за не очень тщательной работы в данном направлении. Если бы российская сторона была более активна в этом вопросе, то она могла принести, кроме данных обнаруженных ресурсов, дополнительные выгоды.[6] Но это уже другая история.

Еще одним противоречивым моментом будет составлять тот факт, что до передачи территорий больше половины всего российского улова рыбы и морепродуктов в Баренцевом море ранее добывались на территориях, которые по новому договору отошли под контроль Норвегии. Таким образом, российская сторона повлекла за собой потери в вылове рыбы и морепродуктов не менее чем на 50-60%.[7] Но с другой стороны, если до заключения договора у нас были конфликты по поводу осуществления рыболовства (имели место неоднократные задержки российских рыболовных судов,[8] возникали острые конфликты по данному вопросу, а также всяческие препятствия к осуществлению данного рода деятельности), то сейчас данный вопрос будет урегулирован мирным путем, чтобы закрепить постоянство конкретного вида деятельности между двумя странами.

Недостатком, по мнению экспертов, является тот факт, что архипелаг Шпицберген теперь официально принадлежит Норвегии, к сожалению, для нас теперь именно так будут трактовать данное положение договора, потому что, подписав соглашение, мы фактически отказались от своих прав на него. Тот факт, что мы отдали данные территории, в особенности архипелаг, является не лучшим решением. Отдав архипелаг, мы потеряли важные территории с военной точки зрения, по мнению многих специалистов, потеря Шпицбергена является большой ошибкой.[9] Норвегия и НАТО ведут много разговоров о сохранение экологии и биоресурсов на Шпицбергене, но на деле, за всем этим стоят совершенно иные планы НАТО, а именно - использование острова Шпицберген для осуществления возможности контролировать Арктику с военной точки зрения. На данный момент, Норвегия вместе со своими союзниками из НАТО стараются из всех сил закрепить свои права на некоторые спорные районы и при этом максимально вытеснить Россию с территорий Баренцева моря и Арктики. Ведь для Норвегии и НАТО, данный архипелаг является одной из основных возможностей для их расширения в Арктике.

Из выше сказанного можно сделать вывод о том, что рассматриваемый договор не исключает наличие как положительных, так и отрицательных спорных положений, однако не стоит забывать о его главной цели - закреплении дружественных отношений между Россией и Норвегией, что и было реализовано на практике.

Пристатейный библиографический список:

1. Treaty between Norway, The United States of America, Denmark, France, Italy, Japan, the Netherlands, Great Britain and Ireland and the British overseas Dominions and Sweden concerning Spitsbergen. Paris, 9 February 1920. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.lovddata.no/traktater/texte/tre-19200209-001.html> (Дата обращения 18.10.18)
2. Договор между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане. 15 сентября 2010 г. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.news.kremlin.ru/ref_notes/707 (Дата обращения 14.10.18)
3. Норвежский Директорат Нефти (Norwegian Petroleum Directorate — NPD) // [Электронный ресурс] Режим доступа: www.npd.no/en/ (Дата обращения 09.10.18)
4. В Баренцевом море норвежцы задержали еще два российских судна // статья в Газета.Ru от 25.10.2005 г. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.gazeta.ru/> (Дата обращения 15.10.18)
5. Из интервью, заместителя председателя комитета по безопасности Государственной Думы, Михаила Гришанкова корреспонденту газеты «Взгляд», от 25.03.2011 г. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://vz.ru/politics/2011/3/25/478590.html> (Дата обращения 19.10.18)
6. Из интервью, заместителя министра природных ресурсов и экологии РФ, Дениса Храмова РИА новостям, от 05.03.2013 г. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://ria.ru/economy/20130305/925988260.html> (Дата обращения 05.10.18)
7. Из интервью Вячеслава Зиланова, заместителя министра рыбного хозяйства СССР в 1988-1991 гг., автору Информационного Агентства REGNUM, от 23.01.2018 г. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://regnum.ru/news/2371298.html> (Дата обращения 11.10.18)
8. Из интервью заслуженного юриста РФ Г. М. Мелкова общероссийской еженедельной газете ВПК от 07.08.12 г. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://away.vk.com/away.php> (Дата обращения 13.10.18)
9. Полярное право. Монография / Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С., Скаридова М.А. М.: Юстиция, 2017. С.75

10. Скаридов А.С. Морское право. Учебник для магистров. М.:ЮРАЙТ, 2012. С.160
11. Шестаков Е. Поделили море и океан. Главы МИД России и Норвегии провели новую «красную линию» на карте // Российская газета. Столичный выпуск № 5498 (122). 8 июня 2011 г. Режим доступа: <http://www.rg.ru/2011/06/07/norvegiya-site.html> (Дата обращения 20.10.18)

Никандрова А.В.

студентка ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова

Хрисанфова М.С.

студентка ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова

АНАЛИЗ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ ПРИ РАЗРЕШЕНИИ СПОРА О ДЕЛИМИТАЦИИ КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА МЕЖДУ ТУНИСОМ И ЛИВИЕЙ.

Аннотация: Статья посвящена исследованию спора о делимитации континентального шельфа с учетом рассмотрения позиций двух стран, Туниса и Ливии. Особое внимание уделено анализу решения Международного Суда ООН от 24 февраля 1982 г.

Ключевые слова: международное право, морское право, делимитация континентального шельфа, Тунис, Ливийская Арабская Джамахирия, линия эквидистанции, острова Керкенна.

ANALYSIS OF LAW ENFORCEMENT PRACTICE IN RESOLUTION OF A DISPUTE FOR THE DELIMITATION OF A CONTINENTAL SHELF BETWEEN TUNISIA AND LIVIA.

Summary: This article is about analyzing the delimitation of the continental shelf between Tunisia and Libya. Particular attention is paid to the analysis of the decision of the International Court of Justice on February 24, 1982.

Keywords: international law, maritime law, delimitation of the continental shelf, Tunisia, Libyan Arab Jamahiriya, equidistance line, Kerkennah Island.

В современном мире вопрос о делимитации континентального шельфа затрагивает практически все государства, имеющие морские побережья. Если при разграничении морских пространств руководствоваться исключительно принципами и нормами международного права, это может привести к острым межгосударственным конфликтам, поскольку расположение государств не во всех случаях позволяет применение установленных норм. В связи с этим такие споры выносятся на рассмотрение Международного Суда ООН. Примером может служить спор о делимитации континентального шельфа между Тунисом и Ливией. Стоит отметить, что данный спор остается открытым до сих пор.

Цель данной статьи является анализ правоприменительной практики в вопросе о делимитации континентального шельфа между двумя спорящими странами: Тунисом и Ливией.

10 июня 1977 г. между Тунисом и Ливийской Арабской Джамахирией было заключено специальное соглашение о рассмотрении Международным Судом ООН спора о делимитации континентального шельфа. После получения Судом уведомлений от государств о наличии этого соглашения началась процедура слушания по вопросу об условиях, включенных в него, а также подготовка и обмен меморандумами.¹ Решение по делу о континентальном шельфе между Тунисом и Ливией было вынесено 24 февраля 1982 г.

Спор между Тунисом и Ливией относится к категории споров о делимитации континентального шельфа с учетом естественного продолжения территории государств, в данном случае в сторону двух островов: Мальта и Сицилия. В соответствии с заключенным между сторонами соглашением проводить фактическую линию делимитации Суду не предлагалось, оба государства просили его лишь только:

1) определить какие принципы и нормы международного права следует применять при делимитации;

2) при принятии решения руководствоваться принципами справедливости и учитывать «особые обстоятельства», а также новые тенденции определенные Третьей Конференцией ООН по морскому праву;

¹ Статут Международного Суда ООН, учрежденный Уставом ООН, подписанный 26 июня 1945 г. Режим доступа: <http://www.un.org/ru/icj/statut>

3) уточнить практический метод применения данных принципов и норм, с целью разграничения континентального шельфа без каких-либо трудностей.¹

Излагая свои позиции, обе стороны ссылались на то, что применение метода эквидистанции, при котором разграничение проводилось бы по равному удалению друг от друга, неприемлемо.

Ливия полагала, что при разграничении необходимо, в первую очередь, обратить внимание на геологические и географические факторы. Континентальный шельф, примыкающий к Северной Африке, является естественным продолжением ее сухопутной части к северу, поэтому, определяя линию делимитации, Ливия говорит о необходимости учета направления этого продолжения к северу от конечной точки сухопутной границы между двумя государствами (Рис.1).

Позиция Туниса основывалась на том, что при разграничении шельфа важно учитывать «особые географические обстоятельства». К ним Тунис относит:

- 1) острова Керкенна, которые прилегают к восточному побережью государства;
- 2) возвышения, осыхающие в период отлива;
- 3) направление естественного продолжения сухопутной территории Туниса на шельфе с запада на восток, а Ливии – с юго-запада на северо-восток (Рис.1).



Рисунок 1.

При вынесении решения по данному спору Суд, предварительно заслушав доводы сторон, указал, что континентальный шельф обоих государств имеет одну общую геоморфологическую структуру и единое естественное продолжение материка, соответственно применение физических критериев шельфа при делимитации недопустимо, так как установить справедливую линию делимитации с учетом данного аспекта невозможно.²

К «особым обстоятельствам», которые необходимо учитывать при разграничении шельфа, в свою очередь, Суд отнес следующее:

- 1) в спорном районе, подлежащем делимитации, должны быть учтены интересы третьих стран;
- 2) общая конфигурация берегов государств, в том числе четкое изменение в направлении тунисской береговой линии;
- 3) «давление» островов Керкенна;
- 4) сухопутная граница и предоставление нефтяных концессий, которые повлияли на направление линии делимитации в сторону моря под углом 26° из точки выхода сухопутных границ государств – Рас Эдждаира;
- 5) разумная степень пропорциональности между выделенными районами и протяженность соответствующих береговых линий.³

Уточняя практический метод применения данных принципов и норм, суд указал, что в спорном районе линия делимитации должна состоять из двух секторов. Первый сектор начинается с точки пересечения внешнего предела территориальных морей, сопредельных государств, найденной с учетом положения прямой исходной линии в Габеском заливе и находящейся примерно напротив населенного пункта Рас Эджадир и следующий далее по направлению 26° на северо-восток соответствуя углу, по которому следует граница ливийских и тунисских нефтяных концессий до точки пересечения с параллелью, проходящей через самую западную точку

¹ Специальное соглашение между Республикой Тунис и Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирией для предоставления Международному Суду ООН вопроса о континентальном шельфе между двумя странами. Режим доступа: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201120/volume-1120-I-17408-English.pdf>

² Краткое изложение решений, консультативных заключений и постановлений Международного Суда 1948 – 1991гг. Режим доступа: <https://www.icj-cij.org/ru>

³ Континентальный Шельф (Тунис против Ливии), 1982 год I. С. J. 18 (Фев. 24) Режим доступа: http://www.worldcourts.com/icj/eng/decisions/1982.02.24_continental_shelf.htm

береговой линии Туниса. Далее начинается второй сектор, который поворачивает к востоку под углом в 52° и проходит параллельно линии, прочерченной от самой западной точки залива Габес, деля пополам угол, образованный линией от этой точки к Рас Кабудиа и линией, проведенной из той же точки вдоль обращенного к морю побережья островов Керкена. Суд не указывает на продолжительность второго сектора, поскольку это выходит за рамки его компетенции по данному делу (Рис.2).



Рисунок 2.

Решение, принятое по Тунисско-Ливийскому делу не внесло каких-либо новых способов разрешения делимитационных споров. Суд отдал предпочтение критерию расстояния, не учитывая некоторые факторы. На наш взгляд, стоило обратить внимание на то, что побережья государств, с одной стороны являются прилежащими, но с другой – они фактически противоположны друг другу. В соответствии с Женевской Конвенцией 1958 г. «О континентальном шельфе» в случаях, если побережья государств являются прилежащими или противолежащими, линия делимитации определяется соглашением таких государств. При недостижении соглашения, разграничение определяется по линии эквидистанции. Таким образом, с нашей точки зрения, при уточнении метода практического применения принципов и норм международного права стоило использовать метод эквидистанции, но с дополнением критерия справедливости, беря во внимание острова Керкена с прилегающими отмелями, острова Джерба и мысы Зарзи.

Пристатейный библиографический список:

1. Статут Международного Суда ООН, учрежденный Уставом ООН, подписанный 26 июня 1945 г. Режим доступа: <http://www.un.org/ru/icj/statut>
2. Заключительный акт третьей Конференции Организации Объединенных Наций по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.) Режим доступа: <http://ivo.garant.ru>;
3. Специальное соглашение между Республикой Тунис и Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирией для предоставления Международному Суду ООН вопроса о континентальном шельфе между двумя странами. Режим доступа: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201120/volume-1120-I-17408-English.pdf>;
4. Континентальный Шельф (Тунис против Ливии), 1982 год I. С. J. 18 (Фев. 24) Режим доступа: http://www.worldcourts.com/icj/eng/decisions/1982.02.24_continenta_shelf.htm;
5. Краткое изложение решений, консультативных заключений и постановлений Международного Суда 1948 – 1991гг. Режим доступа: <https://www.icj-cij.org/ru>;
6. Особые мнения судей по решению дела о делимитации континентального шельфа между Республикой Тунис и Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирией в Международном Суде ООН. Режим доступа: <https://www.icj-cij.org/en/case/63/judgments>.
7. Полярное право / Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С., Скаридова М.А. М.: Юстиция, 2017.
8. Скаридов А.С. Морское право: учебник для магистров. М.: Юрайт, 2012.

Протопопова П.

Магистр Санкт-Петербургский институт (филиал)

ВГУЮ (РПА Минюста России)

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКОГО АППАРАТА И ЮРИДИЧЕСКОГО СОДЕРЖАНИЯ НОРМ РОССИЙСКОГО И ИНОСТРАННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, РЕГУЛИРУЮЩИХ ЗАРУБЕЖНУЮ ИНВЕСТИЦИОННУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Аннотация: в статье проведен анализ терминологического аппарата в исследовании юридического содержания норм российского и иностранного законодательства в рамках рассматриваемого вопроса.

Ключевые слова: иностранные инвестиции, правовое регулирование, юридическое содержание.

COMPARATIVE ANALYSIS OF THE TERMINOLOGICAL APPARATUS AND THE LEGAL CONTENT OF THE NORMS OF RUSSIAN AND FOREIGN LEGISLATION GOVERNING FOREIGN INVESTMENT ACTIVITIES

Annotation: the article analyzes the terminological apparatus within the framework of legal regulation of foreign investments. A study was made of the legal content of the norms of Russian and foreign legislation in the framework of the issue under consideration.

Keywords: foreign investment, legal regulation, legal content.

Публичное право представляет собой совокупность законов, касающихся отношений между отдельными лицами и правительством. Инвесторы являются частными лицами, и правительство регулирует инвестиции. Поэтому закон об инвестировании является публичным правом.

Инвестиционное законодательство регулирует инвестиции в целом и, среди прочего, затрагивает следующие вопросы:

Он определяет важные термины, такие как инвестиции и инвесторы. Международные инвестиционные соглашения - это международное инвестиционное законодательство, определяющее эти условия. Национальные законы также посвящают определенные положения для определения инвестиций и инвестора. При этом инвестиционный закон регулирует инвестиции.

Например, многие международные соглашения определяют инвестиции как нечто, установленное в соответствии с законодательством принимающей страны. Основная цель такого определения заключается в обеспечении того, чтобы инвестиции были надлежащим образом зарегистрированы и лицензированы в соответствии с законодательством принимающей страны. Как уже обсуждалось ранее, инвестиционное право классифицирует инвестиции в различные категории, такие как прямые иностранные инвестиции, портфельные инвестиции, внутренние инвестиции и т. д.

Прием и установление инвестиций - инвестиционное право регулирует вступление иностранных инвестиций в принимающую страну. Каждое государство, возможно, пожелает ограничить инвестиции в определенные сектора экономики государству или отечественным изобретателям. Инвестиционное законодательство устанавливает требования к созданию предприятий для осуществления инвестиционной деятельности и форм предприятий. Это также включает ограничения на владение и связанные с этим проблемы.

Принимающая страна требует международного инвестиционного права для обращения с иностранными инвесторами так же, как национальные инвесторы. Однако принимающая страна не может относиться к иностранным инвесторам одинаково с отечественными инвесторами. Стоит отметить, что обычное международное право не обязательно требует от государств расширения национального режима для иностранных инвесторов. Такой национальный режим обеспечивается двусторонними инвестиционными договорами и/или национальным законодательством.

Инвестиционное законодательство предоставляет гарантии инвесторам. Международное инвестиционное право направлено на обеспечение иностранных инвесторов. История показала национализацию и экспроприацию прямых иностранных инвестиций. Таким образом, обычное международное инвестиционное право гарантирует инвесторам защиту от этих и других форм экспроприации инвестиций.

Определение инвестора и инвестиций является ключом в сфере применения прав и обязательств инвестиционных соглашений и к установлению юрисдикции арбитражных трибуналов, основанных на инвестиционных договорах. Что касается определения инвестиций, то большинство инвестиционных соглашений использует открытый подход, который способствует широкому определению инвестиций. Тем не менее, последние изменения в двусторонних типовых договорах содержат пояснительные примечания с дополнительной квалификацией и

разъяснениями в отношении термина «инвестиции». В исследовании далее рассматривается определение инвестиций в рамках ICSID, а также прецедентное право, не связанное с ICSID, для юрисдикционных целей.

В международном праве твердо установлен принцип, согласно которому гражданство инвестора как физического лица определяется национальным законодательством государства, гражданство которого заявлено. Однако некоторые инвестиционные соглашения вводят альтернативные критерии, такие как требование о проживании или местожительстве. Конвенция МЦУИС требует установления гражданства по двум важным датам: дате согласия на арбитраж и дате регистрации. Конвенция не распространяется на лиц с двойным гражданством, если одно из государств является одним из Договаривающихся государств.

Право на выдачу и снятие гражданства физических лиц остается частью суверенного государства. Вопрос, стоящий перед трибуналами, заключается в том, может ли государство отказаться от признания гражданства заявителя. Практика международного права по вопросам гражданства развивалась, прежде всего, в контексте дипломатической защиты.

В некоторых двусторонних инвестиционных договорах (ДИД) содержится единое определение «национальный», которое применяется к обеим сторонам. Другие ДИД предлагают два определения, одно из которых относится к одной Договаривающейся стороне, а другая - ко второй Договаривающейся стороне. Например, двусторонний инвестиционный договор Финляндии и Египта предусматривает, что термин «национальный» означает

«А) В отношении Финляндии физическое лицо, являющееся гражданином Финляндии в соответствии с законодательством Финляндии.

б) В отношении Египта, индивидуума, который является гражданином Египта в соответствии с египетским законом ». Двусторонний инвестиционный договор России и США определяет национальное значение:

«А) Для Соединенных Штатов - физическое лицо, которое является гражданином Соединенных Штатов, как определено в разделе III Закона об иммиграции и гражданстве.

б) для России, физического лица, обладающего гражданством России, в соответствии с его законами ».

Некоторые инвестиционные соглашения требуют некоторой связи за пределами гражданства. Например, в статье 1 (3) (b) ДИДа Германии-Израиля говорится, что термин «граждане» означает в отношении Израиля «израильские граждане, являющиеся постоянными жителями Государства Израиль».

Критерий постоянного проживания иногда используется в качестве альтернативы гражданству или национальности. Например, в случае ДИДа Канады-Аргентины термин «инвестор» означает «i) любое физическое лицо, обладающее гражданством или постоянно проживающих в Договаривающейся Стороне в соответствии с ее законами ».

Физические лица, охваченные Договором к Энергетической хартии (ДЭХ), также определяются с учетом национальных законов каждого государства, определяющих гражданство или гражданство, а также распространяют покрытие на постоянных жителей:

«Инвестор» означает:

«а) в отношении Договаривающейся стороны:

i) физическое лицо, постоянно проживающее в этой Договаривающейся Стороне в соответствии с применимым законодательством».

Статья 201 НАФТА в равной степени частично предусматривает: «Национальный означает физическое лицо, являющееся гражданином или постоянным резидентом какой-либо Стороны». Новая модель Канады FIPA, которая заменяет модель FIPA 2004 года, охватывает граждан, а также постоянных жителей Канады, но он прямо предусматривает, что физическое лицо, являющееся гражданином обеих договаривающихся сторон, считается исключительно гражданином стороны его или ее доминирующего или эффективного гражданства. Не многие инвестиционные соглашения касаются вопроса о двойном гражданстве. Тем не менее, Дольцер и Стивенс говорят, что в отсутствие договорного регулирования будут применяться общие принципы международного права, согласно которым будет действовать «эффективная» гражданственность личности.

Статья 25 (1) Конвенции МЦУИС предусматривает, что: «Юрисдикция Центра распространяется на любой юридический спор, возникающий непосредственно из инвестиций между Договаривающимся государством [...] и гражданином другого Договаривающегося Государства [...]». Что касается физических лиц, то согласно статье 25 (2) Конвенции «гражданин другого Договаривающегося государства» означает:

«А) Любое физическое лицо, имеющее гражданство какого-либо Договаривающегося Государства, не являющегося государством-участником спора, в день, когда стороны согласились представить такой спор в порядке примирения или арбитража, а также на дату регистрации запроса в соответствии с пунктом (3) статьи 28 или пунктом (3) статьи 36, но не включает в себя

любое лицо, которое на какой-либо день также имело гражданство соприкасающегося государства-участника в споре».

Конвенция МЦУИС требует от заявителей установить, что они имеют гражданство Договаривающегося Государства в две разные даты: дату, когда стороны согласились на юрисдикцию МЦУИС и дату регистрации запроса на арбитраж. Продление договорных прав постоянным жителям не может распространять юрисдикцию МЦУИС за пределами граждан Договаривающихся государств в соответствии с Конвенцией МЦУИС. В отношении двойного гражданства Конвенция МЦУИС исключает двойное гражданство, если одно из национальностей принадлежит государству пребывания.

В данном контексте необходимо озвучить, что Российская Федерация хотя и подписала Конвенцию МЦУИС, но не ратифицировало ее. В связи с чем, положения, рассмотренные выше, не распространяются на российских инвесторов, как иностранных.

В соответствие со ст. 2 ФЗ «Об иностранных инвестициях в РФ», иностранный инвестор (в контексте физического лица) «...»; иностранный гражданин, гражданская правоспособность и дееспособность которого определяются в соответствии с законодательством государства его гражданства и который вправе в соответствии с законодательством указанного государства осуществлять инвестиции на территории Российской Федерации; лицо без гражданства, которое постоянно проживает за пределами Российской Федерации, гражданская правоспособность и дееспособность которого определяются в соответствии с законодательством государства его постоянного места жительства и которое вправе в соответствии с законодательством указанного государства осуществлять инвестиции на территории Российской Федерации.

В данном контексте мы можем говорить о том, что в определении физического лица-инвестора – нет различий в подходе между странами. МЦУИС запрещает подачу иска лицу, который обладает сразу 2 гражданствами стран, которые являются сторонами соглашения.

Представляется необходимым рассмотреть подход относительно детерминации юридического лица как иностранного инвестора.

Вопросы, связанные с гражданством юридических лиц, могут быть еще более сложными, чем для физических лиц. Сегодня компании действуют таким образом, что очень сложно определить национальность. Уровни акционеров, как физических, так и юридических лиц, работающих в разных странах и в разных странах, создают традиционную картину компании, созданной в соответствии с законами той или иной страны и имеющей центр ее деятельности в той же стране, более редкой, чем общая ситуация. Весьма распространено, что компания может быть создана в соответствии с законодательством страны А, иметь свой центр контроля в стране Б и заниматься своим основным бизнесом в стране. Трибуналы обычно воздерживаются от участия в основных расследованиях контроля компании, и они имеют, как правило, применяли проверку регистрации или места, а не контроль при определении гражданства юридического лица.

Соответственно, общая практика инвестиционных договоров конкретно определяет объективные критерии, которые делают юридическое лицо национальным для целей соглашений, а не просто полагаются на термин «национальность» и международные закон. Поскольку используемые объективные критерии могут включать в себя инвесторов, которым Страна не желает расширять защиту договора, некоторые договоры сами включают «отказ в предоставлении льгот», позволяющий исключить инвесторов в определенных категориях.

Правительства Организация экономического сотрудничества и развития (далее - ОЭСР) часто сталкиваются с просьбами своих инвесторов выступать от их имени в их отношениях с принимающим государством до того, как будут представлены любые арбитражные требования. Похоже, что в таких ситуациях правительственные определения по национальности инвестора основаны не исключительно на положениях ДИД, но часто используют разные, более гибкие тесты. Конвенция МЦУИС, которая ограничивает юрисдикцию Центра спорами между одним договаривающимся государством и гражданином другого договаривающегося государства, предусматривает конкретные правила о гражданстве требований в его статье 25, а инвестиционные договоры определяют любые другие или дополнительные требования, которые желают договаривающиеся государства, чтобы ознакомиться с заявкой на определение статуса заявителей.

Определение Вашингтонской Конвенции (далее – ICSID) не является явным в отношении того, ограничивается ли участие в правах инвесторами, которые являются частными лицами или могут ли они контролироваться государством. ICSID столкнулся с этим вопросом о доступе к Центру инвестора с правосубъектностью, но под контролем государство в деле CSOB v. Slovak Republic (государство сохранили 65% капитала). Трибунал отметил, что термин «инвестор» в Конвенции относится не только к компаниям с частным капиталом, но также к компаниям, частично или полностью контролируемым государством. Поэтому он решил, что юридическое лицо может иметь доступ в качестве инвестора к ICSID, если он не выступает в качестве государственного агента или не выполняет государственную функцию.

В некоторых инвестиционных соглашениях четко указано, что государственные органы включены. Например, американская модель ДИД и модель FIPA в США охватывают контролируемые государством или контролируемые предприятия. В соответствии со Статьей 1 «Определения» предприятие означает любое юридическое лицо, учрежденное или организованное в соответствии с применимым законодательством, независимо от того, является ли оно некоммерческим или нет, или находится в частной собственности или в государственной собственности или контролируется.

Аналогичным образом, статья 13 (a) (iii) Конвенции, учреждающей Многостороннее инвестиционное агентство, определяет подходящих инвесторов для включения юридического лица «независимо от того, является ли оно частной собственностью [...]». Некоторые инвестиционные соглашения включают в себя помимо государственных органов, самого правительства. Например, в 1996 году в Чешской Республике - Кувейтском ДИД и в 2001 году в Бельгию и Саудовскую Аравию правительство квалифицируется как инвестор.

Различные юридические формы. Некоторые ДИД включают в себя определения, указывающие, что все юридические лица, независимо от формы, могут считаться инвесторами. Например, примерные ДИД США и Канады предусматривают, что инвесторы могут состоять из юридических лиц, включая корпорацию, доверие, партнерство, индивидуальное предпринимательство, совместное предприятие, ассоциацию или аналогичную организацию; и филиал любого такого предприятия.

Швейцарская модель ДИД также предусматривает, что термин «инвестор» относится к «юридическим лицам, включая компании, корпорации, бизнес-ассоциации и другие организации».

Немецкая модель ДИД, помимо вышеупомянутых форм компаний, включает также некоммерческие организации в определении «инвестора». В своей статье 1.2a он определяет «компания» как «любое юридическое лицо, а также любую коммерческую или иную компанию или ассоциацию с юридическим лицом или без него [...] независимо от того, направлена ли его деятельность на прибыль».

Не существует единого определения того, что составляет иностранные инвестиции. Согласно Джульяру и Карро, отсутствие общего юридического определения связано с тем, что значение термина «инвестиции» варьируется в зависимости от объекта и цели различных инвестиционных инструментов, которые его содержат. Умножение определений инвестиций, таким образом, возникает из распространения различных источников.

Почти все рассмотренные в работе инвестиционные законы включают либо определение «инвестиции», либо «иностранные инвестиции». Более половины законов применяют широкий подход на основе активов и основанный на предпринимательстве. Термин «каждый вид активов» часто используется национальными инвестиционными законами как ведущая формула для введения неисчерпывающего перечня активов, квалифицируемых как инвестиции. Примеры «инвестиций», упомянутых в законах, обычно включают права собственности, доли компаний или других видов интересов в компаниях, требования к деньгам, права на интеллектуальную собственность, коммерческие уступки по публичному праву (включая разведку и эксплуатацию природных ресурсов) и все прочие доходы от инвестиций (в частности, прибыль, проценты, прирост капитала, дивиденды, роялти). В нескольких инвестиционных законах четко указывается, что инвестиции также включают портфельные инвестиции.

Большинство законов включают определение «инвестора» или «иностранный инвестор», которое в целом включает как физических, так и юридических лиц. В подавляющем большинстве законов физические лица включают как внутренних граждан, так и иностранцев, а также могут охватывать тех, кто постоянно проживает за пределами страны пребывания. Юридические лица квалифицируются как инвесторы, если они зарегистрированы в принимающей стране. Юридические лица, зарегистрированные на родине, но имеющие определенный уровень иностранного участия, иногда квалифицируются как иностранные инвесторы. Некоторые страны исключают юридических лиц из определения внутренних инвесторов, например, Афганистан, Куба и Эфиопия.

Более половины инвестиционного законодательства включают положение, определяющее, насколько далеко назад применяется закон об инвестициях, сделанных до вступления в силу закона. Сфера действия закона является самой широкой, если ее применение распространяется на все инвестиции независимо от времени их создания. В качестве альтернативы, закон может исключать существующие инвестиции из сферы его применения. Часто это исключение ограничено во времени, предоставляя уже установленным инвесторам фиксированный период, после которого они также должны будут выполнять новые требования закона. Некоторые законы предоставляют заранее установленным инвесторам возможность добровольно соблюдать новый закон.

Стабилизационные положения защищают инвесторов от будущих изменений в законодательстве и нормативных актах, которые отрицательно повлияют на бизнес. Предмет и область действия положений о стабилизации в законах различны. Некоторые гарантируют

стабильность в отношении всех видов законодательных изменений, в то время как другие сосредотачиваются на конкретных вопросах, таких как изменения в налоговых и таможенных пошлинах. В нескольких законах четко указывается, что законодательные изменения не будут иметь обратного эффекта; некоторые гарантируют стабильность прав инвесторов на определенный период времени (например, Мавритания на 20 лет). Другие заявляют, что инвесторы получают выгоду от «приобретенных прав» национального законодательства до тех пор, пока инвестиции остаются активными (например, Кот-д'Ивуар). Эти заверения контрастируют с более ограничительным подходом к другим законам, в которых государство гарантирует, что будущие законодательные изменения, которые могут негативно повлиять на ситуацию инвесторов, будут применяться только через определенное время. Наконец, несколько законов только гарантируют стабильность инвестиционных контрактов, лицензий и соглашений, которые были заключены государством, несмотря на любые будущие законодательные изменения.

Обязательства по международным инвестиционным соглашениям (МИС) обычно имеют превосходство над нормами в национальных инвестиционных законах. Третий инвестиционный законодательства прямо признает, что существующие международные инвестиционные инструменты, такие как МИС, имеют приоритет над содержанием национальных инвестиционных законов, и что инвесторы будут иметь право на более благоприятный режим, предусмотренный этими международными договорами. Эта статья особенно распространена в странах с переходной экономикой.

Таким образом, очевидно, что подход к детерминации ключевых понятий, таких как «инвестор», «иностранного инвестор», «иностранная инвестиция» у государств достаточно разный. Не существует единой унифицированных определений, являющихся существенными для правового регулирования в рамках иностранных инвестиций.

Пристатейный библиографический указатель:

1. Dolzer R. and M. Stevens, *Bilateral Investment Treaties* (Martinus Nijhoff Publishers, The Hague/Boston/London, 1995. 621p.
2. Carreau, P. Juillard, *Droit international économique* (3e édition, Dalloz, Paris, 2007)
3. Francis J. Nicholson S.J., *The Protection of Foreign Property Under Customary International Law*, 6B.C.L. Rev. 391 (1965), [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://lawdigitalcommons.bc.edu>
4. Tesfaye Abate «Definition and Nature of Investment Law» 281p.
5. The 11th International Days of Statistics and Economics, Prague, September 14-16, 2017 «Global Changes In International Movement Of Capital» Khanifa Tyrkba – Astkhik Nalbandyan – Ani Oganesyanyan, 214p.
6. UNCITAD Investment Policy Monitor, 2016 [Электронный ресурс] Режим доступа: unctad.org. (дата обращения 15.04.2018)

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, заголовков 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.

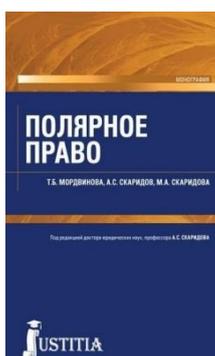
72 часа / 8 недель (удостоверение о повышении квалификации)

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 — mia@oceanlaw.ru