



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

**ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ**

Выпуск 2(11) 2021

Научно-практический журнал

Санкт-Петербург

Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

Выходит с 2017 года (издается ежеквартально)

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

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

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

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: journal@oceanlaw.ru

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

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

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

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

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

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

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

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

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

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

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

Статьи публикуются в авторской редакции.

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

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Сонин Ф.С.

«Конфликт у берегов Газы» как инцидент нарушивший нормы и принципы международного права 4

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Скрынник А. М.

Система подготовки инженерно-технических кадров для судостроения (кораблестроения) и судоремонта (ремонта кораблей и катеров) в СССР: краткий историко-правовой аспект.... 8

Соколова А.А.

Актуальные проблемы правового регулирования морских автономных судов и пути их решения в рамках ИМО..... 19

Щербинин Н.В.

Внутрипортовое экспедирование контейнерных грузов..... 21

Гречаная С.С.

Морской порт Мурманска, как арктический хаб (нормативно-правовое регулирование)..... 27

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Кадовб.Н.С.

Сравнительный анализ морской рекреационной деятельности Республики Карелия и Королевства Норвегия..... 33

Ярошевич В.А.

Действующее американское законодательство в сфере авторского права на примере дела Gucci vs. Guess..... 36

РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Головачева Т.А.

Государственная и региональная политика поддержки арктического туризма..... 40

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Для цитирования: Сонин Ф.С., Цветкова Ю.С. «Конфликт у берегов Газы» как инцидент нарушивший нормы и принципы международного права // Океанский менеджмент. 2021. № 2(11). С.4-7.

Сонин Ф.С.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Кафедра Международного и морского права, бакалавр

Научный руководитель: Цветкова Ю.С.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Кафедра Международного и морского права, старший преподаватель

«КОНФЛИКТ У БЕРЕГОВ ГАЗЫ» КАК ИНЦИДЕНТ НАРУШИВШИЙ НОРМЫ И ПРИНЦИПЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА

Аннотация. Событие у берегов Газы, вытекшее в вооруженный конфликт, на долгое время отразилось в политической повестке мирового сообщества. Споры о том считать ли такой инцидент актом агрессии продолжаются до сих пор. В данной статье представлено исследование данного конфликта, с заключением о правовом анализе действий сторон в нем.

Ключевые слова. Вооруженный конфликт, нормы и принципы международного права, морская блокада, гуманитарный конвой.

«GAZA FLOTILLA RAID» AS AN INCIDENT THAT VIOLATED THE NORMS AND PRINCIPLES OF INTERNATIONAL LAW

Abstract. The event off the coast of Gaza, resulting in an armed conflict, has long been reflected in the political agenda of the world community for a long time. Disputes about whether such an incident should be considered an act of aggression continues to this day. This article presents a study of this conflict, with a conclusion on the legal analysis of the actions of the parties in it.

Keywords. Armed conflict, norms and principles of international law, naval blockade, humanitarian convoy.

«Конфликт у берегов Газы» представляет собой вооруженное столкновение между военно-морскими силами Израиля и волонтерским корпусом «Free Gaza Movement». Данный инцидент повлек за собой ожесточенную дискуссию в мировом сообществе о законности действий со стороны Израиля; проходили масштабные протестные акции и публичные осуждения ведущими странами мира, в том числе со стороны ООН. Прошло больше десяти лет с конфликта у берегов Газы, но правовые последствия инцидента проецируются до сих пор в международной арене. Трагичное событие для мирного населения, и очень спорного с международно-правовой точки зрения. Ведь оно затрагивает сразу фундаментальные принципы и нормы международного права, международного морского права и гуманитарного права, и в какой-то мере противоречит им.

В ночь с 30 на 31 мая 2010 года активисты движения «Free Gaza Movement» в составе шести судов, закрепленных за турецким флагом, подошли к берегам Израиля и пытались прорвать морскую блокаду Сектора газа. Вследствие чего, волонтерский конвой был перехвачен военно-морскими силами Израиля в открытом море, то есть нейтральных водах близ приграничной зоны государства (в 65 км от берегов Газы).

Во время осуществления перехвата израильским спецназом «Флотилии свободы», одно судно оказало сопротивление. Начавшееся вооруженное столкновение повлекло за собой гибели 9 волонтеров и ранению 30 израильских солдат. При этом, в ходе досмотра было обнаружено 10 тысяч тонн гуманитарного груза, это лекарства, продовольствие и питьевая вода, вещи и т.д. Военная контрабанда отсутствовала полностью.

Международная реакция по такому событию не заставила себя ждать. 31 мая Генеральный секретарь ООН совместно с Верховным комиссаром ООН по правам человека публично осудили действия Израиля, призвали к тщательному расследованию инцидента и требовали немедленного снятия блокады Сектора газа. А с 1 по 6 июня Совет Безопасности ООН на экстренном совещании приняли решение расследовать и установить все обстоятельства инцидента. Страны ЕС и страны мусульманского мира, в представительстве ЛАГ, также осуждали действия Израиля и

требовали призвать к ответу. Турция, как условно пострадавшая сторона, немедленно отозвала из Израиля своего посла. Премьер-министр Реджеп Тайип Эрдоган, выступая в Парламенте заявил, что действия Израиля заслуживают решительного осуждения и назвал их «штурмом против гуманности, вопреки международным законам и миру во всём мире».

Израиль же нашел обширную поддержку со стороны США. В остальных случаях мнения разделились, возник дуализм международной повестки.

В феврале 2011 года Турция предоставила ООН собственный доклад по произошедшим событиям. Турция. Совместно с другими странами и международными организациями, указывающими на незаконность действий, заявляла о данном инциденте как акте проявления незаконных военных действий. Турция настаивала на двух правовых точках зрения. Первая: если действия ВМС Израиля санкционированы правительством Израиля, то Израиль по факту объявляет войну Турции, и действия спецназа в отношении некомбатантов расцениваются как военное преступление. И вторая: если силы ВМС Израиля самовольно открыли огонь по волонтерам, то их деяния попадают под уголовную юрисдикцию Турции, ведь были совершены в открытом море. И необходимо было передать военных Турции для осуществления правосудия над ними.

В обоснование своей позиции, турецкая сторона указывала, что военные атаковали судно за пределами территориальных вод Израиля. Вооруженная атака судна в открытом море нарушает один из фундаментальных принципов Конвенции ООН по морскому праву 1982 – «свободу судоходство». Далее, турецкие власти ссылались на то, что израильское нападение на гуманитарный конвой по международным законам расценивается как акт терроризма и подлежит наказанию согласно с конвенцией «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства» от 1988 года. Было недопустимым останавливать и захватывать судно в нейтральных водах, без каких либо правовых оснований. Незаконность захвата обуславливалась еще нарушением Руководства Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море, 1994 года: незаконность самой блокады, если она причиняет значительный ущерб гражданскому населению по сравнению с получаемой военной выгодой, получаемой от морской блокады. Также Турция указывала на то, что Израиль в аспекте правомерности установления блокады не может ссылаться на Руководство Сан-Ремо, ведь она касается лишь вооруженного конфликта двух государств. А является ли государством Сектор газа требует отдельного правового анализа.

Израиль в противовес заявлениям Турции настаивал на законном праве государств на самооборону, что подтверждается Уставом ООН и основополагающими принципами международного права. В своем обоснованном докладе Израиль заявлял о заранее агрессивной настроенности волонтеров и готовности оказать сопротивление; осведомленности активистов о вторжении в закрытую военную зону, то есть в зону морской блокады. ВМС Израиля указывал, что передавал по частотам предупреждение судам конвоя о недопустимости входа игнорирование такого предупреждения. Министр обороны Израиля возложил ответственность за гибель людей на организаторов гуманитарной миссии.

При этом израильская дипломатическая служба ранее направляла предложение со свободным пропуском конвоя и передачей гуманитарного груза, но лишь с досмотром пограничной службой и фильтрацией запрещенных товаров, согласно регламенту военного положения Израиля. Организаторами гуманитарной акции такое предложение было отвергнуто. Также израильская сторона ссылалась на определение ЦРУ о характеристики ИНН (компания-организатор конвоя) как радикальной и содействующей террористам на Ближнем Востоке.

Израиль полагает, что в данном случае Конвенция ООН по морскому праву 1982 года не применима, ведь Израиль считает Сектор газа вражеской территорией. Стороны находятся в состоянии войны, а открытое море являлось театром военных действий для сторон. Также израильская сторона делала множество ссылок на Руководство 1994 года: о праве на перехват судна, которое направляется в блокированный район, игнорируя предупреждения об остановке, также имелись

подозрения о перевозке им, контрабанды, о активном оказание сопротивлении досмотру, что делало его легитимной военной целью. Также Руководством установлено, что суда, участвующие в гуманитарных миссиях и перевозке грузов, необходимых для выживания гражданского населения, освобождаются от нападения, при условии, что они действуют на основе «соглашения между воюющими сторонами». Данных правовых соглашений «Флотилия свободы» не имела.

Сторонниками Израиля, как и самим государством было также заявлено о большой политизированности гуманитарной акции, вмешательстве властей Турции в планы активистов. В свою очередь, Верховный суд Израиля отклонял все иски по незаконному задержанию флотилии, возмещению морального вреда и материального ущерба. Суд отмечал о противоречии заявленных исковых требований публичному порядку государства, отсутствию оснований для осуждения политического и военного руководства страны.

23 января 2011 года израильская государственная следственная комиссия заключила, что Израиль не нарушил международное право, а военные действовали сдержанно и пытались остановить нарушившее блокаду судно без применения силы. ВМС Израиля не открывали огонь по кораблю, хотя, по мнению комиссии, международное право позволяло это сделать. Комиссия полагает, что на палубе «Мави Мармара» израильские солдаты вели себя сдержанно и использовали взвешенный подход, в отличие от боевиков ИИН, которые не ограничивали себя в выборе средств. При этом комиссия указала, что на судне не было никакого гуманитарного груза, зато присутствовало большое количество холодного оружия.

Комиссия ООН в своем расследовании ставила следующие задачи требующие квалификации: использовалась ли пропорциональная сила предстоящей угрозе, какие командования и приказы были получены армией Израиля, какие цели преследовала «Флотилия свободы», имелись ли в них зачатки агрессии и провокации, были ли рассмотрены альтернативные варианты обоими сторонами.

2 сентября 2011 года ООН официально опубликовала отчет по итогам проведенного расследования. Сам текст доклада содержал множество общих положений; было заметно как ООН старательно избегало выделить одну из сторон. По итогу, комиссия заключила следующее: морская блокада Израиля Сектора газа была признана правомерной как мера безопасности для предотвращения попадания оружия в Газу по морю, и ее осуществление соответствовало требованиям международного права. Экспертами указывалось, что высадившиеся на борт "Мави Мармара" израильские военные столкнулись с «организованным и ожесточенным сопротивлением». То есть «Флотилия свободы» не была признана волонтерским конвоем. Однако в отчете также указывается, что израильские солдаты применили «чрезмерную и необоснованную» силу, и рекомендовано Израилю сделать «соответствующее заявление с сожалением» и выплатить компенсацию. В Газе отсутствовала гуманитарная катастрофа и активисты могли передать гуманитарный груз более стабильными транспортными путями. При этом, экспертами ООН организация ИИН была признана с сомнительными целями, не совсем гуманитарными.

Решение комиссии ООН в неполной мере удовлетворило Израиль и возмутило Турцию. Стороны еще долго игнорировали друг друга на международной арене; происходила торговая война между ними. Вплоть до 2016 года, после чего отношения постепенно пошли по нарастанию.

Безусловно решение комиссии ООН не в полной мере разрешила конфликт в правовом фокусе. Сам инцидент же показал все бреши в нормах и принципах международного права, породив больше вопросов нежели твердой аргументации. Заметно, что эксперты ООН старались подойти максимально нейтрально, не нарушая ни чьи интересы в своем решении. Безусловно, Израиль правомерно оберегал свои политические интересы и безопасность в территориальных водах. Также ВМС Израиля правомерно могли требовать и проводить досмотр грузов гражданских судов, в том числе гуманитарного, если были подозрение на провозку оружия или иной контрабанды.

Однако, не понятно из чего исходила комиссия ООН признавая законность морской блокады, и вытекающих из нее правовых возможностей воюющего

государства. Необходимо понимать, что ведение войны и установление блокады в отношении частично-признанного государства (Сектора газа, Палестины) и полностью суверенного государства – являются очень далекими правовыми категориями. В том числе с неравенством военной мощи, на что и указывает Руководство Сан-Рему. И даже если не брать во внимания споры по поводу реальности гуманитарной миссии флотилии, у конвоя отсутствовало видимое вооружение, оно заведомо позиционировало себя как нейтральное и волонтерское, с полным отсутствием знаков военного отличия. Учитывая такие факторы, был ли данный инцидент как акт агрессии? В таком случае вопрос о правомерности применении оружия в отношении турецких судов в открытом море является еще более спорным.

Пристатейный библиографический список:

1. Конфликт у берегов Газы (2010) (электронный ресурс) сайт: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Конфликт_у_берегов_Газы_\(2010\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Конфликт_у_берегов_Газы_(2010)) (дата обращения 25.04. 2021)
2. Власти Турции сделали заявление об инциденте. Euronews (электронный ресурс) сайт: <https://www.euronews.com/2010/06/01/turkish-pm-slams-bloody-massacre> (дата обращения 25.04. 2021)
3. Турция направила ООН доклад по нападению на Флотилию «Свободы». РИА Новости. (электронный ресурс) сайт: «<https://ria.ru/20110211/333323209.html> (дата обращения 25.04. 2021)
4. Турецко-Израильские отношения: история и перспективы. (Сводный реферат) электронный ресурс) сайт: <https://cyberleninka.ru/article/n/2014-01-007-009-turetsko-izraelskie-otnosheniya-istoriya-i-perspektivy-svodnyy-refert> (дата обращения 25.04. 2021)
5. «Флотилия свободы» Досье. 29 июня 2015. ТАСС-ДОСЬЕ. /Эльнара Гулиева/. (электронный ресурс) сайт: <https://tass.ru/info/2079767> (дата обращения 25.04. 2021)
6. Отчёт международной миссии по расследованию нарушений международных законов, включая международные гуманитарные законы и законы о правах человека, произошедших в результате израильского нападения на флотилию кораблей везущих гуманитарную помощь // Отчёт Совета ООН по правам человека // A/HRC/15/21. 27 September 2019 (электронный ресурс) сайт: https://www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/15session/A.HRC.15.21_en.pdf
7. Израиль обстрелял гражданское судно в нейтральных водах. Архивная копия от 3 июня 2010 . Wayback Machine 31.05.2010, Полина Химшиашвили, Ведомости (электронный ресурс) сайт: <https://www.vedomosti.ru/politics/news/2010/05/31/1026805> (дата обращения 25.04. 2021)
8. San Remo Manual (электронный ресурс) сайт: https://en.wikipedia.org/wiki/San_Remo_Manual (дата обращения 25.04. 2021)



РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Для цитирования: Скрынник А.М. Система подготовки инженерно-технических кадров для судостроения (кораблестроения) и судоремонта (ремонта кораблей и катеров) в СССР: краткий историко-правовой аспект // Океанский менеджмент. 2021. № 2(11). С. 8-18.

Скрынник А.М.

Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ.

Кафедра процессуального права юридического факультета, к.э.н., доцент

**СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ КАДРОВ ДЛЯ
СУДОСТРОЕНИЯ (КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ) И СУДОРЕМОНТА (РЕМОНТА
КОРАБЛЕЙ И КАТЕРОВ) В СССР: КРАТКИЙ ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ**

Аннотация. В статье проведен краткий историко-правовой анализ зарождения и развития системы подготовки инженерно-технических кадров по судостроению и судоремонту в СССР: среднего и старшего руководящего состава.

Ключевые слова. Система, кадры, инженеры, техники, гражданское судостроение и судоремонт, военное кораблестроение и ремонт военных кораблей и военных катеров.

**THE SYSTEM OF TRAINING OF ENGINEERING AND TECHNICAL PERSONNEL
FOR SHIPBUILDING (SHIPBUILDING) AND SHIP REPAIR (REPAIR OF SHIPS
AND BOATS) IN THE USSR: A BRIEF HISTORICAL AND LEGAL ASPECT**

Abstract. The article provides a brief historical and legal analysis of the origin and development of the system of training engineering and technical personnel in shipbuilding and ship repair in the USSR: middle and senior management staff.

Keywords. System, personnel, engineers, technicians, civil shipbuilding and ship repair, military shipbuilding and repair of warships and military boats.

Судостроение в Российской империи до 1917 года было сконцентрировано на постройку военных кораблей и судов. Казенные и все сколько-нибудь мощные частные заводы были заняты выгодными военными заказами, на постройку коммерческого флота возможностей не оставалось. В тот период на российских судостроительных верфях было построено очень небольшое количество морских коммерческих пароходов.

В судостроении работало немало талантливых инженеров. Некоторые из построенных по их проектам боевых кораблей заслуженно считались лучшими в мире, однако, в целом Россию в числе ведущих кораблестроительных держав никак нельзя было назвать. Не было ни проведения единой технической политики, ни серьезной постановки научных исследований, ни системы и стратегии подготовки (переподготовки) кадров для этого. Зачастую проектирование сложнейших кораблей велось на полукустарном уровне. Было создано мизерное количество «судостроительных школ». Ежегодный выпуск инженеров-кораблестроителей не превышал 15 человек. Под «судостроительными школами» в то время понимались как отдельные факультеты вузов, служащие для подготовки инженеров кораблестроительной специальности, так и прочие технические училища, школы и курсы, подготовляющие мастеров и квалифицированных рабочих.

Во всех странах, имеющих свой военный и торговый флот, подготовка инженеров ведется, в большинстве случаев, под уклоном или военного или торгового (коммерческого) судостроения. Что же касается прочих технических училищ, школ и курсов, то в них такого уклона почти не существовало, так как приемы постройки и вся технологическая цепочка для проектирования и постройки военного и торгового судна между собой весьма схожи.

В России научное изучение корабельной архитектуры началось со времени Петра I, когда он, получив практическую подготовку в Голландии и сдав теоретический экзамен в Англии, сам стал руководить постройкой судов в России и посылать за границу наиболее талантливых юношей для изучения там науки кораблестроения. Первым в России в Воронеже был построен в 1696 году Азовский военный флот, с помощью

которого Россия блокировала с воды и взяла г. Азов в гирле реки Дон у Турции и получила выход в Азовское и Черное моря.

В 1798 году были созданы Училища Корабельной Архитектуры в г.г. Николаеве и Херсоне. Однако они просуществовали только до 1803 года. При Павле I, в 1798 году, в Петербурге было учреждено Училище Корабельной Архитектуры, впоследствии переименованное в Морское Инженерное Училище, существующее и поныне, но в другом виде и в другом качестве. Это учебное заведение, готовившее корабельных инженеров-кораблестроителей и инженеров-механиков военного флота, имело уклон в военное кораблестроение; окончившим курс названного училища, для приобретения более широких научных познаний, предоставлялось право поступать на соответствующие отделы Морской Академии.

Следует заметить, что весь бывший военный флот императорской России в большинстве случаев был спроектирован и построен питомцами Морского Инженерного Училища (бывшее Училище Корабельной Архитектуры), так же как и эксплуатация всех корабельных механизмов находилась в руках инженеров-механиков военного флота.

В начале 20 столетия, в целях развития морского и речного коммерческого судоходства, в составе Санкт-Петербургского политехнического института был учрежден кораблестроительный факультет (1902 г.), в программы подготовки которого в равной степени вошли как торговое судостроение, так и судовое машиностроение, а также все виды плавучих сооружений (плавучие доки, дноуглубительные снаряды, плавучие маяки и др.). По Уставу политехнического института, лица, окончившие его со званием морского инженера и желающие изучить особенности военного судостроения, поступали на дополнительный курс, где изучали морскую тактику, артиллерию, минное дело и пр. и выполняли по специальной программе проект боевого корабля. Со времени существования кораблестроительного факультета лица, окончившие его, благодаря широкой научной подготовке, заняли видное положение в судостроительной промышленности нашей страны, а также и в военном флоте[1].

Специальными школами для подготовки мастеров и квалифицированных рабочих в то время являлись по преимуществу «портовые ремесленные училища» и отчасти бывшее ремесленное училище цесаревича Николая в Петербурге и среднее механико-техническое училище в г. Николаеве. Кроме того, в судостроительных центрах имелись «воскресные и вечерние курсы для взрослых ремесленников», способствовавшие поднятию квалификации судостроительных рабочих.

Подготовку кадров специалистов с высшим техническим и средним техническим образованием для работы (службы) на судостроительных и судоремонтных предприятиях (военных и гражданских), в Российской империи осуществляли:

I. Гражданское направление деятельности

1. Профильные высшие учебные заведения, факультеты непрофильных высших учебных заведений:

- 1) Кораблестроительный факультет Санкт-Петербургского политехнического института императора Петра Великого (1902-1914 г.г.) – Кораблестроительный факультет Петроградского политехнического института императора Петра Великого (1914-1918 г.г.) [2].

Период с 1888 до 1917 года характеризуется наиболее активным развитием российской системы профессионального образования. Утвержденные в 1888 году, во времена правления Александра III, «Основные положения о промышленных училищах» на законодательном уровне установили единую систему разрозненных ранее профессионально-технических учебных заведений. С этого времени профтехучилища начали подразделять по трем типам:

- средние технические училища – готовили техников, которые могли работать помощниками инженеров и других руководителей промышленных предприятий;
- низшие технические училища – подготавливали рабочих для определенной сферы производства;
- ремесленные училища – обучали определенному ремеслу, чаще всего связанному с бытом населения.

В этот период в содержании профессионального образования появились планы, которые определяли основные пути подготовки квалифицированных техников, мастеров

и рабочих. И главное место в этих планах занимали специальные предметы. Одновременно с этим правительство России не только разрешило, но и способствовало созданию различных обществ, ставивших своей целью содействие экономическому развитию России: Московское общество распространения технических знаний, Русское техническое общество, Императорское Общество для содействия русскому торговому мореходству[3].

2. Профильные средние технические учебные заведения, отделения непрофильных средних учебных заведений:

1) Николаевское среднее механико-техническое училище (1902-1917 гг.).

II. Военно-Морское направление деятельности (Морское министерство Российской империи).

1. Профильные высшие учебные заведения:

1) Кораблестроительное отделение Морского Технического Училища (1889 -1918 г.г.);

2) Кораблестроительный факультет Морской академии (1902-1918 г.г.).

2. Профильные средние технические учебные заведения, отделения непрофильных средних учебных заведений:

1) Училище корабельной архитектуры (с 1798 по 1989 г.г., г. Санкт-Петербург) - Кондукторские роты морского рабочего экипажа - Инженерное и Артиллерийское училище Морского ведомства - Инженерное училище Морского ведомства - Морское техническое училище).

Как видно из проведенного нами краткого исследования, «судостроительная школа» в Российской империи имела уклон в подготовке кадров в основном для военного корабля (суда) строения, соответственно, более развивались учебные заведения Морского министерства (современный Военно-Морской Флот). Гражданское судостроение было менее развито, поэтому учебные заведения по подготовке инженеров и техников в Российской империи начали создаваться только в 1902 году, после организации кораблестроительного отделения политехнического вуза в Санкт-Петербурге и среднего технического училища в г. Николаеве.

Тяжелое наследие досталось Советской России от Императорской России. Годы войн и разрухи экономики нанесли колоссальный ущерб, парализовали работу промышленности, путей сообщения. В сложившейся обстановке, отмечал руководитель правительства РСФСР В. И. Ленин, работа водного транспорта представляла «совершенно исключительную важность». Он неоднократно подчеркивал значение морского флота, зависимость развития внешней торговли от его состояния. На собрании актива Московской парторганизации 6 декабря 1920 г. он сказал коротко и ясно: «Мы вывозить можем, но мы не имеем флота» [4]. На X съезде РКП (б) Владимир Ильич снова обратил внимание партии на роль торгового флота в подъеме экономики: «Для сношения с Европой надо иметь флот, этого у нас нет» [5].

Еще в годы гражданской войны специальной комиссией был разработан проект программы транспортного судостроения: предусматривалась постройка 80 морских судов общей грузоподъемностью более 500 тыс. т. Огромное значение имело и подписанное В. И. Лениным 24 марта 1921 г. постановление Совета Народных Комиссаров РСФСР «О государственном судостроении», в котором впервые определялся порядок организации и развития судостроения, как единой отрасли. Однако приступить к осуществлению намеченных мер удалось лишь несколькими годами позже, после восстановления первых заводов.

На тот период общее руководство судостроением было возложено на «Судотрест». В ноябре 1924 г. Совет Труда и Оборона выдал ему первый заказ на постройку четырех лесовозов, двух рефрижераторов и одного танкера. Характерен выбор типов судов: стране была нужна валюта для закупки станков. Вот почему в первую очередь требовались суда для вывоза на внешний рынок лесоматериалов, мясо-молочных продуктов, нефти[4].

Советское торговое судостроение началось в январе 1925 г, с закладки на Балтийском заводе лесовозов типа «Товарищ Красин» – это были простые по конструкции пароходы грузоподъемностью по 3500 т. А официальный день рождения судостроительной отрасли приходится на 14 августа 1925 года, когда СТО утвердил пятилетнюю Программу морского торгового судостроения, предусматривающую

постройку 193 судов торгового флота. На Северной верфи началась серийная постройка рефрижераторных грузо-пассажирских судов типа «Ян Рудзутак» водоизмещением около 5500 т. Это были первые наши морские теплоходы – на них устанавливались 2200-сильные двигатели, изготовленные рабочими ленинградского завода «Русский дизель». Строились суда только из отечественных материалов, оборудовались механизмами и приборами, созданными на восстановленных предприятиях страны[5]. Это был очень трудный этап: все делалось впервые, очень слаба была индустриальная база и самое главное – не хватало квалифицированных кадров. В эти годы, подобно кораблестроительному факультету Петроградского политехнического института, были организованы: кораблестроительный факультет в Одесском политехническом институте и судостроительное отделение механического факультета в Нижегородском университете[6].

Катаклизмы, вызванные гражданской войной и интервенцией, нанесли колоссальный урон флоту и отечественному судостроению (кораблестроению). Для восстановления и развития промышленности, в том числе судостроительной (кораблестроительной), воссоздания флота требовались преданные государственному строю инженерно-технические кадры. И эта работа была проведена успешно. Во многом благодаря деятельности этой системы была создана отечественная высшая школа подготовки инженеров и техников судостроения (кораблестроения).

Краткие выводы. В годы предвоенных пятилеток была создана собственная научная и производственно-техническая интеллигенция. Судостроительная промышленность располагала многочисленными квалифицированными специалистами: техниками и инженерами.

Подготовка инженерно-технических кадров судостроителей (кораблестроителей) непрерывно возрастала и перестраивалась в каждой пятилетке в соответствии с потребностями в специалистах, что убедительно свидетельствует о наличии четкой и твердой государственной политики в данном вопросе.

Развитие высшей школы судостроительной промышленности подтвердило основные закономерности в подготовке инженерных кадров в целом по стране, хотя имелись и свои особенности, связанные со спецификой производства и труда судостроителей.

В этот период продолжали готовить кадры инженеров и были вновь созданы: Кораблестроительный факультет Военно-морской академии (1918 г.); Кораблестроительный факультет Военно-морского инженерного училища (1918 г.); Кораблестроительный факультет Петроградского политехнического института (1918-1930 г.г.) – Ленинградский кораблестроительный институт (1930 г.); Кораблестроительный факультет Николаевского политехнического института (1918-1930 г.г.) – Николаевский кораблестроительный институт (1930 г.); Судостроительный факультет Одесского политехнического института (1918-1930 г.г.) – Кораблестроительный факультет Одесского института инженеров водного транспорта НКВТ СССР (1930 г.); Судостроительное отделение механического факультета Нижегородского университета (1918-1930 г.г.) – Судостроительное отделение Нижегородского механико-машиностроительного института (1930-1934 г.г.) – Отделение судостроения и механического оборудования судов Горьковского индустриального института (1934 г.); Кораблестроительный факультет Дальневосточного политехнического института (1940 г.) [7].

Мероприятия партийных и государственных органов по подготовке инженерно-технических специалистов способствовали быстрому подъему культурно-технического уровня судостроителей, воспитанию кадров, способных активно участвовать в осуществлении реконструкции и развития судостроительной промышленности в годы предвоенных пятилеток.

Государственная политика по подготовке специалистов на основе партийно-классовой принадлежности, вместе с тем имела и негативные уроки; так как подавляющее большинство слушателей военных ВУЗов и гражданских ВТУЗов были выходцами из рабочих и крестьян, чей общеобразовательный уровень по объективным причинам был низким, что вынудило руководство страны создавать рабфаки, специальные курсы, снижать требования для поступающих в ВУЗы и аспирантуры; и

вместе с тем, при острой нехватке инженерно-технических кадров не могли получить высшего образования те, кто не соответствовал существующим требованиям, хотя имел более высокий уровень подготовки.

Советская школа по подготовке техников для судостроения (кораблестроения) в довоенный период сопрягалась с подготовкой техников для иных отраслей промышленности. К 1921 году в стране назрела необходимость организации в системе профессионально-технического образования более четкого среднего звена в виде техникумов различных специальных профилей. Первоначально был избран путь массовой реорганизации в техникумы единой трудовой школы II ступени. Но затем (февраль 1921г.) Наркомпросом РСФСР было принято постановление о сохранении школы II ступени как средней общеобразовательной школы, а техникумы как среднее профессиональное звено стали создаваться самостоятельно. Их задачи были уже достаточно полно сформулированы в «Положении о техникумах», утвержденном Наркомпросом 12 июля 1923 года. Основная цель такого типа учебных заведений определялась следующим образом: «Техникум есть среднее профессиональное учебное заведение, имеющее целью: а) подготовку среднего руководительского или исполнительского персонала во всех отраслях труда; б) распространение среди населения специальных и практических знаний».

Этим положением предусматривалось право каждого техникума иметь несколько специальных отделов (учебных подразделений по специальности), организованных при техникумах (с разрешения Глафпрофобра и Губпрофобра), краткосрочных и эпизодических курсов и лекций по отдельным вопросам и специальностям, иметь свой особый устав, определяющий и организующий учебный процесс, и утверждаемые Государственным ученым советом Глафпрофобра учебные планы и программы. Срок обучения устанавливался 3-4 года в зависимости от специальности. Положение о техникумах 1923г. затем неоднократно уточнялось и видоизменялось, что отразилось в следующих документах: «Положение о техникумах», утвержденное СНК РСФСР 4 января 1926 года и «Об утверждении Положения о техникумах, подведомственных Наркомпросу РСФСР» от 7 декабря 1927 года[8].

В период с 1921 по 1924 годы была предпринята попытка по подготовке технических кадров повышенного уровня, путем создания политехнических техникумов и присвоения выпускникам техникумов звания инженера узкой специальности.

В связи с выходом в свет Постановления ЦИК СССР, СНК СССР от 23.07.1930 года «О реорганизации вузов, техникумов и рабфаков» и постановления ЦИК СССР, СНК СССР от 11.09.1930 года «Об установлении единой системы индустриально-технического образования» произошла коренная реорганизация существующих вузов, техникумов и рабфаков. Постановлением ЦИК СССР, СНК СССР от 11.09.1930 года введены типы специалистов с различными уровнями квалификации: инженеры, техники, квалифицированные рабочие. Соответственно, подготовка их должна была осуществляться в: высших технических школах, на индустриально-технических факультетах высших учебных заведений и в промышленных академиях; средние технические школы (техникумы) для подготовки среднего технического персонала; профессионально-технические школы, школы фабрично-заводского ученичества и низшие профессионально-технические школы, для подготовки кадров низшего звена для производства. В этот период образуются «рабочие техникумы», в которых обучались производственники, будущие заочные отделения техникумов.

В начале 1930 г. на базе ранее организованного «Судотреста» было создано Государственное Всесоюзное объединение морского судостроения (далее, «Союзверфь»), вошедшее в состав Наркомата тяжелой промышленности СССР (далее, Наркомтяжпром). После вхождения Союзверфи в Наркомтяжпром, вопросы организации и управления учреждениями образования для подготовки и переподготовки кадров судостроителей и судоремонтников, было передано ему.

Подготовку кадров квалифицированных рабочих осуществляли школы фабрично-заводского ученичества, также была организована сеть учебно-курсовых комбинатов с круглогодичной непрерывной технической учебой и краткосрочных рабочих курсов.

В 1933 г. «Союзверфь» было преобразовано в Главное управление судостроительной промышленности (далее, ГУСП). Ведомственную подчиненность

ГУСП сменил в декабре 1936 г., когда Наркомат тяжелой промышленности был преобразован в Наркомат оборонной промышленности. Уже к 1935 году все основные кораблестроительные заводы страны были переведены на строительство боевых кораблей. В январе 1939г. Наркомат оборонной промышленности был разделён на четыре наркомата, в том числе – Наркомат судостроительной промышленности[9].

За этот период в СССР были образованы следующие средне-технические учебные заведения по подготовке кадров судостроителей и судоремонтников: Николаевский индустриальный (политехнический) техникум (1920-1930 г.г.); Ленинградский судостроительный техникум (1930 г.); Отделение судостроения Сормовского машиностроительного техникума (1930 г.); Севастопольский судостроительный техникум (1931 г.); Владивостокский судостроительный техникум (1935 г.); Судостроительное отделение Самарского речного техникума НКВТ СССР (1937 г.); Судостроительное отделение Астраханского речного техникума НКВТ СССР (1937 г.); Судостроительное отделение Омского речного техникума НКВТ СССР (1937 г.); Судостроительное отделение Рыбинского речного техникума НКВТ СССР (1937 г.); Судостроительное отделение Лимендского речного техникума НКВТ СССР (1937 г.); Судостроительное отделение Самарского речного техникума НКВТ СССР (1937 г.); Судостроительное отделение Одесского морского техникума НКМФ СССР (1937 г.); Отделение судокорпусостроения Комсомольского-на-Амуре политехнического техникума (1938 г.); Архангельский судостроительный техникум (1939 г.); Отделение судокорпусостроения, судовые машины и механизмы Северодвинского политехнического техникума Минвуза СССР (1939 г.); Киевский судостроительный техникум (1940 г.) [10,11,12].

Созданная в 1920 - 1940-е гг. система подготовки судостроительных кадров, в годы Великой Отечественной войны подверглась тяжелым испытаниям. Некоторые учебные заведения, находящиеся в зоне боевых действий и их факультеты (отделения) были эвакуированы и слились с другими учебными заведениями, некоторые учебные заведения приостановили свою работу.

После Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 г.г. и перехода на мирные рельсы на политической арене сразу обозначилось противостояние СССР и США, союзником по антигитлеровской коалиции и начавшейся вскоре «холодной войны». В условиях «холодной войны», являющейся геополитическим противостоянием с США, особое значение приобретало строительство мощного океанского советского военно-морского флота. Для создания технически совершенных кораблей начала создаваться мощная судостроительная индустрия. Судостроительные заводы работали над выполнением долгосрочных кораблестроительных программ. Весь цикл строительства боевых кораблей находился под жесткой системой контроля, включающей ведомственных представителей, представителей Министерства Обороны СССР (ВМС) и контролем со стороны партийных органов, оборонных отделов крайкомов и обкомов КПСС, что позволяло создавать высококачественные изделия, по своему научно-техническому развитию находящимися на уровне и превосходящими лучшие мировые образцы.

Под судостроительной промышленностью в СССР понималась совокупность судостроительных заводов (часто с развитым машиностроением), конструкторских бюро, научных организаций в области судостроения. В СССР в состав судостроительной промышленности входили также машино- и приборостроительные предприятия. Таким образом, организационно большая часть судоремонтных предприятий не входила в судостроительную промышленность, однако крупные судоремонтные заводы, помимо ремонта флота, также строили суда, точно так, как судостроительные предприятия осуществляли ремонт ряда кораблей. Часть особенно крупных судоремонтных предприятий организационно подчинялись Министерству судостроительной промышленности СССР.

В СССР судостроительная промышленность, как сложный комплекс взаимосвязанных производств с множеством кооперационных связей, сформировалась к началу 1960-х годов. Отрасль переживала свой расцвет со второй половины 1960-х до середины 1980-х годов. Судостроительная промышленность СССР относилась к оборонным отраслям, а значит, обладала самым высоким техническим и научным потенциалом, являлась основой народного хозяйства.

Судостроение в условиях плановой экономики было связано со всем народным хозяйством и потому не могло существовать отдельно. Спецификой военного судостроения было то, что все программы военного кораблестроения применялись и изменялись в соответствии с выполнением планов текущих пятилеток. Потребность в инженерно-технических кадрах также регулировалась пятилетними заданиями. В годы первой пятилетки сложилась и в последующем начала успешно функционировать система подготовки специалистов для военного и гражданского судостроения.

Основным источником комплектования судостроительных заводов рабочей силой со второй половины 1960-х годов постепенно становятся ГПТУ, тогда как на судоремонтных предприятиях основная часть новых рабочих в 1960 – первой половине 1970-х годов обучалась прямо на предприятиях индивидуально-бригадным методом. Такая особенность в комплектовании рабочими предприятий судостроения и судоремонта была обусловлена опережающим ростом научно-технического прогресса в судостроении. На заводах организовывались вечерние техникумы, средние и сменные школы, подготовительные курсы для подготовки поступления в учебные заведения, школы передовых методов труда, школы коммунистического труда и экономических знаний. Широко практиковалось наставничество над молодыми рабочими. Кроме этого велась работа в подшефных школах по профориентации школьников. Наряду с повышением квалификации рабочих, повышали свой уровень подготовки и инженерно-технические работники (ИТР), организовывалась их переаттестация, на руководящие должности выдвигались наиболее подготовленные, создавались школы резерва руководящего состава. Часто должности ИТР замещали высококвалифицированные рабочие-практики, которые одновременно учились в ГПТУ и ВУЗах. Все это помогало предприятиям готовить и удерживать у себя кадры при общем дефиците трудовых ресурсов. Особенно острым был дефицит высококвалифицированных специалистов, обслуживающих станки с числовым программным управлением.

Кадровая работа на предприятиях отрасли имела ряд особенностей. Главной из них был нарастающий кадровый дефицит. Кардинально изменить ситуацию позволили решения партии и правительства, основной эффект от которых стал заметен к середине 1970-х гг. На судостроительных предприятиях трудовой коллектив формировался преимущественно из рабочих, подготовленных в ГПТУ, на судоремонтных – из прошедших индивидуально-бригадное обучение непосредственно на производстве. Характерной особенностью работы с кадрами было постоянное повышение их квалификации, чаще всего без отрыва от производства, на своей собственной базе. На предприятиях отрасли была создана стройная система повышения квалификации и выдвижения на руководящие посты наиболее опытных инженерно-технических работников.

Судостроительное и судоремонтное производство развивалось на основе научно - технического прогресса. В целом же по отрасли, только за четыре года девятой пятилетки (1971 – 1975) технический уровень по судостроению вырос на 50%.

За этот период в СССР были вновь образованы следующие высшие и средние технические учебные заведения по подготовке кадров судостроителей и судоремонтников:

а) высшие: Судостроительный факультет Калининградского технического института рыбной промышленности Наркомрыбпрома СССР (1944 г.); Судоремонтный факультет Владивостокского высшего мореходного училища НКМФ СССР (1946 г.); Кораблестроительный факультет Горьковского института инженеров водного транспорта Минречфлота СССР (1949 г.); Кораблестроительный факультет Таллинского политехнического института Минвуза СССР (1950 г.); Кораблестроительный факультет Ленинградского института инженеров водного транспорта Минречфлота СССР (1955 г.); Кораблестроительный факультет Комсомольского-на-Амуре политехнического института Минвуза СССР (1957 г.); Факультет корабельной энергетики и кораблестроения Севастопольского приборостроительного института Минвуза УССР (1963 г.); Кафедра судостроения и судоремонта Московского института инженеров водного транспорта Минречфлота РСФСР (1980 г.) [13];

б) средние технические:

Зеленодольский судостроительный техникум Наркомсудпрома СССР (1944 г.); Ленинградский техникум морского приборостроения Минсудпрома СССР (1966 г.); Херсонский судостроительный техникум Минсудпрома СССР (1946 г.); Навашинский судостроительный техникум Минсудпрома СССР (1946 г.); Таганрогский судомеханический техникум Минсудпрома СССР (1946 г.) – Таганрогский техникум морского приборостроения Минсудпрома СССР (1976 г.); Хабаровский судостроительный техникум Минсудпрома СССР (1955 г.); Керченский судомеханический техникум Минсудпрома СССР (1955 г.); Николаевский-на-Амуре вечерний судостроительный техникум Минсудпрома СССР (1964 г.); Отделение судокорпусостроения, судовые машины и механизмы Волгоградского индустриального (судостроительного) техникума Минвуза СССР (1946 г.); Московский судомеханический техникум Минрыбпрома СССР (1953 г.); Судостроительное отделение Клайпедского морского рыбопромышленного техникума Минрыбпрома СССР (1948 г.); Судостроительное отделение Херсонского мореходного училища Наркомморфлота СССР (1944 г.); Судостроительное отделение Архангельского мореходного училища Наркомморфлота СССР (1944 г.); Судостроительное отделение Астраханского мореходного училища Наркомморфлота СССР (1944 г.); Вечерний судостроительно-судоремонтный техникум ММФ СССР (г. Советская Гавань, 1955 г.); Пеледуйское судостроительно-судоремонтное арктическое училище Главсевморпути (1944 г.) [14,15,16];

в) средние технические учебные заведения ВМС (ВМФ):

Техническое военно-морское минно-артиллерийское училище ВМФ (1951г.); Техническое училище ВМС (1951 г.); Вечернее Техническое училище ВМФ (1960 г.). Следует отметить, что в Техническом училище ВМС и Вечернем Техническом училище ВМФ готовились кадры гражданских специалистов средне-технического звена для работы на судоремонтных предприятиях ВМС (ВМФ) СССР[17].

Краткий вывод. За весь период существования РСФСР (1918-1922 г.г.) и СССР (1922-1991 г.г.) система подготовки инженерно-технических кадров для работы в системе судостроения и судоремонта выросло как в количественном, так и в качественном отношении по сравнению с Российской империей. С учетом сложившейся на тот период политической ситуации в мире, уклон судостроения и судоремонта сводился в основном к строительству и ремонту кораблей (катеров) и судов для Военно-Морского Флота. Большая часть квалифицированных инженерно-технических кадров готовилась в учебных заведениях, подведомственных ВМФ и учебных заведениях, подведомственных минсудпрому СССР, который также относился к оборонному направлению деятельности. В то же время, некоторые министерства и ведомства готовили инженерно-технические кадры судостроения и судоремонта в подведомственных им учебных заведениях для своих предприятий: судостроительных и судоремонтных заводов – Минморфлот СССР, Минречфлот СССР (РСФСР) и Минрыбпром СССР.

Историко-правовой аспект системы морского судостроительно-судоремонтного образования по направлению – судостроение, судоремонт, морское приборостроение и др. в СССР закончился с 01.01.1991 г., в связи с изданием Постановления Государственного Совета СССР от 14 ноября 1991 года № ГС-13 «Об упразднении министерств и других центральных органов государственного управления СССР», после упразднения минсудпрома СССР и провозглашения независимости России 12.06.1991 г. [18].

Забывая ранее приобретенный огромный опыт в деле подготовки кадров сложно двигаться и развиваться в будущем. Стратегия инновационного развития экономики Российской Федерации, обеспечение развития морской деятельности и ее национальной безопасности выдвигают особые требования к судостроительной отрасли как наукоемкой высокотехнологичной промышленности. Принятые в Российской Федерации долгосрочные программы военного кораблестроения, гражданского судостроения, иные Федеральные целевые программы в этом направлении свидетельствуют об этом.

Важнейшим, базовым элементом инновационного развития судостроения является его кадровое обеспечение специалистами различного уровня профессиональной подготовки – начального профессионального (НПО), среднего профессионального (СПО), высшего профессионального (ВПО) и послевузовского образования.

Стратегией развития судостроительной отрасли России на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 28.10.2019 № 2553-р, определено, что среди сложившихся в судостроительной отрасли негативных тенденций в области обеспеченности кадрами и влияющих на них факторов выделяются следующие:

- неблагоприятные и зачастую сложные условия труда, неконкурентоспособный уровень заработной платы в некоторых регионах и, как следствие, низкий уровень конкуренции за вакантные места на судостроительных предприятиях;
- несоответствие многих программ обучения текущим потребностям отрасли и, как следствие, необходимость дополнительного обучения на месте работы;
- нехватка специалистов широкого профиля, в том числе в области металлообработки, приборостроения, машиностроения, энергетики.

Также недоиспользуются возможности создания и взаимодействия между собой региональных ресурсных центров, которые призваны решать проблемы обеспечения кадрами предприятий отрасли. В свою очередь, участники отрасли могут сформировать консолидированный запрос, обозначив свои текущие и перспективные кадровые потребности. Такие центры пока слабо интегрированы в деятельность организаций судостроительной отрасли. Например, в г. Ростове-на-Дону создан Южный региональный ресурсный центр судостроения и судоремонта. В 2021 году по договору между центром и Донским государственным техническим университетом (далее, ДГТУ) на базе ДГТУ планируется открыть кафедру (факультет) кораблестроения для подготовки инженерных кадров для судостроительной и судоремонтной отрасли Юга России. В первую очередь – расположенных в Ростовской области и Краснодарском крае[19].

В долгосрочной перспективе меры, направленные на совершенствование кадрового потенциала, предполагают создание эффективной системы непрерывного повышения квалификации с расширением компетенций специалистов на смежные области знаний; формирование кадровой инфраструктуры соответствующей современному технологическому развитию отрасли; обновление профессионального отраслевого образования.

Российский судостроительный комплекс представляет собой совокупность судостроительных и судоремонтных предприятий, предприятий судового машиностроения и морского приборостроения, электротехнических предприятий, научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций и интегрированных структур (прим.автора: учебные заведения по подготовке и переподготовке кадров), зарегистрированных на территории страны в соответствии с законодательством Российской Федерации независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, и обеспечивающих создание кораблей, судов и морской техники, а также комплектующего оборудования для них.

Судостроительная отрасль включает в себя следующие подотрасли:

- проектирование судов и кораблей;
- судостроение (кораблестроение) судоремонт (ремонт кораблей);
- судовое (корабельное) приборостроение;
- судовое (корабельное) машиностроение;
- электротехника и электромонтаж, судовые (корабельные) электрические машины и механизмы.

С учетом этого создавались и выделялись основные направления подготовки и специальности инженеров и техников:

1. Проектирование судов и кораблей;
2. Судостроение (кораблестроение) – сборка корпусов металлических (деревянных, композитных, бетонных) судов (кораблей);
3. Судоремонт (ремонт кораблей) – технология судоремонта;
4. Судовое машиностроение – судовые машины и механизмы;
5. Морское приборостроение – судовые навигационные и иные системы;
6. Ремонт корабельно-катерного вооружения (артиллерия, мины, торпеды) – только военный судоремонт.
7. Технический надзор (наблюдение) за проектированием, постройкой, эксплуатацией, ремонтом, реновацией судов (кораблей).

Последние несколько лет характеризовались большим количеством событий, направленных на развитие судостроения в России. Во-первых, была утверждена «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года и дальнейшую перспективу», основной целью которой являлось создание нового конкурентоспособного облика судостроительной промышленности на основе развития научно-технического потенциала, оптимизации производственных мощностей, модернизации и технического перевооружения, совершенствования нормативно-правовой базы для полного удовлетворения потребностей государства и бизнеса в современной продукции судостроения.

Во-вторых, была подготовлена и утверждена ФЦП «Развитие гражданской морской техники на период 2009-2016 годы», которая была направленная на развитие отечественного научно-технического и проектного потенциала и создание условий для выпуска конкурентоспособной гражданской морской техники, обеспечивающих принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции гражданского судостроения России и завоевание к 2016 году значительной доли мирового рынка продаж.

В-третьих, в соответствии с Указом Президента от 21 марта 2007 г. в настоящее время сформировано ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», включающая три территориальных субхолдинга (западный, северный и восточный). «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (ДЦСС) - дочернее предприятие государственного холдинга «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК). ДЦСС объединяет крупнейшие профильные предприятия региона и включает в себя судостроительные и судоремонтные заводы в Дальневосточном федеральном округе, в том числе на Камчатке, в Хабаровском и Приморском крае.

В современных условиях нарастает потребность в ускоренном развитии судостроительной отрасли страны. Отечественная судостроительная промышленность практически не создает больших и средних рыбопромысловых судов, а малые строятся в очень ограниченном количестве.

Особенно негативно отразились процессы реформирования 90-х гг. на состояние научно-исследовательской базы судостроения и судоремонта. Негативные тенденции в финансировании практически «свели на нет» научно-исследовательские работы и особенно фундаментальные и поисковые исследования. Существенное снижение объемов фундаментальных исследований и прикладных научно-технических разработок привело к тому, что многие судостроительные предприятия не могут поставлять современного уровня продукции как гражданского, так и военного назначения. Это приводит к моральному и техническому устареванию флота, который становится более сложным и дорогим в эксплуатации и обслуживании, а так же менее надежным. Это резко понижает конкурентоспособность его на рынке.

В настоящее время российское государство, кажется, определилось со стратегией развития российского судостроения. Развитие судостроительной отрасли страны необходимо осуществлять с учётом следующих целей:

1) Россия должна стремиться стать ведущей морской державой по причине большой протяжённости своей приморской территории и акватории и прямого выхода в три океана;

2) создавая свои военно-морской, транспортный, рыбодобывающий, научно-исследовательский флота и др., Россия должна будет добиваться строительства на своих верфях кораблей и судов, которые по технико-экономическим характеристикам не уступали бы кораблям и судам, построенным на зарубежных верфях;

3) в настоящее время обеспечить конкурентоспособность судостроительной отрасли возможно только при условии, что она изначально будет ориентирована на строительство высоко технологичных судов и кораблей такого уровня и качества, которые обеспечат перспективные интерес и заказы на постройку со стороны судоходных компаний, государства и высокоразвитых государств.

Таким образом, судостроение России вынуждено будет жёстко конкурировать с наиболее мощными судостроительными компаниями мира. Ведущие центры судостроения находятся в Европе, в Северной Америке, в Юго-Восточной Азии. В европейской части страны существующая инфраструктура судостроения после

соответствующей модернизации способна обеспечить конкуренцию судостроительным верфям Европы и США.

В долгосрочной перспективе меры, направленные на совершенствование кадрового потенциала, предполагают создание эффективной системы непрерывного повышения квалификации с расширением компетенций специалистов на смежные области знаний; формирование кадровой инфраструктуры соответствующей современному технологическому развитию отрасли; обновление профессионального отраслевого образования.

Пристатейный библиографический список:

1. Сайт в сети Интернет//flot.com
2. Сайт в сети Интернет//museum.spbstu.ru
3. Сайт в сети Интернет//korabel.ru
4. Доклад о замене разверстки натуральным налогом 15 марта//В.И. Ленин, ПСС, изд. 5-е, т. 43, стр. 57-73
5. Шигин В. Сталин и гражданский флот» от рождения и до расцвета 1922-1953 г.г., 2020 г. 432 с.
6. Сайт в сети Интернет//nntu.ru
7. Сайт в сети Интернет//dvfu.ru
8. Скрынник А.М. Система морского транспортного образования в Российской империи и СССР: краткий историко-правовой аспект//Океанский менеджмент, № 3(8), 2020, стр.38-45.
9. Трубников Ю.Г., Осипов В.А., Андрюхин А.В. Генезис систем управления судостроительным и судоремонтным производством России//Известия Дальневосточного федерального университета экономик и управления. № 1(77), 2016, стр.37-47
10. Справочник для поступающих в морские и речные техникумы наркомвода СССР в 1937 году. Госводтрансиздат. Москва. 1937.
11. Справочник для поступающих в морские техникумы наркоморфлота СССР в 1940 году. Госмориздат. Москва. 1940.
12. Правила и программы приемных испытаний для поступающих в техникумы Народного комиссариата судостроительной промышленности СССР в 1941 году//НКСП СССР. Главное управление учебными заведениями.- Москва, 1941.
13. Справочник для поступающих в высшие учебные заведения СССР в 1990 году//Авт.-сост. Арсеньев Г.С. М.: Высшая школа, 1990.
14. Справочник для поступающих в мореходные училища наркомморфлота СССР в 1944 году. Издательство «Морской транспорт», Москва -1944.
15. Справочник для поступающих в мореходные училища наркомморфлота СССР в 1946 году. Издательство «Морской транспорт», Москва -1946.
16. Справочник для поступающих в средние специальные заведения СССР (техникумы, училища, школы) в 1991 году//Авт.-сост. Л.И. Алешина, В.А. Слюсаренко, Т.Б. Горшкова, Л.И. Личинина М.: Высшая школа, 1991.
17. Муру Г.Н. История отечественного военного судоремонта. Книга 3. Заводы. Люди. Корабли. Изд-во ГАНГУТ, Санкт-Петербург, 2011, стр. 82-86.
18. Постановление Государственного Совета СССР от 14.11.1991 года № ГС-13 «Об упразднении министерств и других центральных органов государственного управления СССР»//КонсультантПлюс
19. korabel.ru//Создание ресурсного центра судостроения и судоремонта в Донском государственном техническом университете.

Для цитирования: Соколова А.А., Цветкова Ю.С. Актуальные проблемы правового регулирования морских автономных судов и пути их решения в рамках ИМО // Океанский менеджмент. 2021. № 2(11). С. 19- 21.

Соколова А.А.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова,

Кафедра Международного и морского права, бакалавр

Научный руководитель: Цветкова Ю.С.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Кафедра Международного и морского права, старший преподаватель

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ СУДОВ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ В РАМКАХ ИМО

Аннотация. Статья посвящена современной исследовательской деятельности в области беспилотного судостроения. Рассмотрены вопросы, касающиеся анализа актуальных проблем правового регулирования морских автономных аппаратов и пути решения в рамках ИМО.

Ключевые слова. Морское судоходство, морские автономные суда, беспилотное судоходство, правовое регулирование, пути решения, ИМО.

ACTUAL PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF AUTONOMOUS MARINE VESSELS AND WAYS TO SOLVE THEM WITHIN THE IMO

Abstract. The article is devoted to modern research activities in the field of unmanned shipbuilding. The issues related to the analysis of current problems of legal regulation of marine autonomous vehicles and solutions within the IMO are considered.

Keywords. Maritime navigation, marine autonomous vessels, unmanned navigation, legal regulation, solutions, IMO.

На сегодняшний день морское судоходство является одной из ключевых отраслей в экономической сфере деятельности. Технический прогресс в сфере разработки морских автономных аппаратов стремительно развивается. Современные изобретения играют важную роль в сфере влияния на мировую транспортную систему.

В соответствии п.3 Постановления Правительства РФ от 05.12.2020 N 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации» под автономным судном понимается «самоходное судно, используемое в целях торгового мореплавания, процессы управления которым частично или полностью могут осуществляться в автоматическом и дистанционном режиме без участия членов экипажа судна на борту» [1].

В 2019 году в Лондоне состоялась 101-я сессия Комитета по безопасности на море Международной морской организации (далее – ИМО), в рамках которой прошло обсуждение международно-правового регулирования морских автономных надводных судов в будущем. По итогам сессии было одобрено Временное руководство по испытаниям автономных судов [3].

Руководство включает в себя:

1. Введение основных целей и задач проведения испытаний автономных судов.
2. Оценка рисков в следствии эксплуатации автономных судов.
3. Определение квалификации экипажа, вовлеченного в испытания автономных судов.
4. Сотрудничество и обмен информации при проведении испытания автономных судов.

На данный момент международное право не предусматривает правового регулирования внедрения безэкипажных судов. Причины отсутствия правового регулирования автономных судов заключается в том, что на данном этапе проводятся эксперименты по эксплуатации беспилотных аппаратов. Однако считается необходимым уже сейчас ставить перед собой задачи по разработке законодательных документов, которые будут регулировать данный вид транспорта.

Установление правовых норм в эксплуатации автономного морского транспорта безусловно необходимо, так как эффективность судоходства проявляется лишь в том случае, если правила и стандарты согласованы, приняты и реализованы в первую очередь на международной основе.

Следует понимать, что важное значение в морском судоходстве играет роль человека. Капитан и экипаж судна непосредственно осуществляют управление судном при плавании. Экипаж корабля составляет высококвалифицированный персонал.

Технология внедрения автономных судов позволит осуществлять дистанционное управление с суши. Таким образом, возрастает необходимость в наличии правового регулирования особенных квалифицированных требований, предъявляемых к членам экипажа, которые будут непосредственно заниматься управлением данного судна.

Правовое регулирование в частности необходимо в связи с тем, что все государства стремятся урегулировать взаимоотношения и обеспечить сотрудничество в области морского и международного права. В этой связи ИМО является наиважнейшим международным органом, который занимается вопросами регулирования судоходства во всем мире.

Практические инструменты ИМО внедряют аспекты международного судоходства, включая обеспечение безопасности на море, проектирование судов, строительство, оборудование, комплектование экипажем, эффективную эксплуатацию судов и т.д.

Исходя из ст.1 Конвенция ИМО основными целями является ИМО является тесное сотрудничество государств-членов в области регулирования и практики в технических вопросах любого рода, затрагивающих международное торговое судоходство, поощрение и содействие всеобщему принятию норм в эффективности судоходства, предотвращения загрязнения моря, а также обеспечения безопасности на море, обеспечение рассмотрения ИМО любых споров, возникающие в сфере судоходства и воздействия судоходства на морскую среду [2].

Исходя из всех вышесказанных положений предлагается в рамках ИМО осуществить данные мероприятия по обеспечению правового-регулирования деятельности автономных надводных судов:

1. Все технологически развитые страны, обладающие значительным морским флотом, оценивают перспективы перехода к автономным судам. Таким образом предлагается создать единый международно-правовой документ для всех стран, который будет регулировать вопросы эксплуатации автономного судоходства. Примером названия может послужить «Международная конвенция по регулированию морских автономных надводных судов».

2. В будущем мы можем так же говорить о подводных автоматизированных судах, военных автоматизированных судах. На данный момент развивается тенденция введения в строй беспилотных торговых судов. В рамках функции Юридического комитета считается целесообразным ввести конкретизированное понятие «морское автономное надводное судно», установить ответственность сторон в случае неисправности или поломки систематизированного процесса управления, определить уровень ответственности при столкновении судов, стоимость компенсации и возмещения ущерба, возникающие в ходе эксплуатации судов.

3. Расширить функции Комитета по безопасности на море ИМО в рамках регулирования автоматизированного судоходства. Комитет по безопасности на море в будущем должен осуществлять мероприятия, направленные на обеспечение безопасности на море с учетом эксплуатации беспилотных судов. Так, например, Комитет по безопасности на море может на международном уровне разработать мероприятия по противодействию незаконных актов, направленных против безопасности морского судоходства. Считается немаловажным установить в рамках деятельности ИМО общий порядок прохождения автоматизированными судами пограничных и таможенных пунктов.

4. Наделить Комитет по техническому сотрудничеству ИМО компетенциями по разработке и испытаниям автономных судов. Комитет играет важнейшую роль в предоставлении технической поддержки для эффективного применения инструментов ИМО на национальном уровне.

5. Одним из важных и открытых вопросов остаётся проблема с киберугрозой на борту судна. Киберугроза - это совокупность условий, создающих опасность нарушения информационной безопасности. Так как беспилотники управляются с помощью компьютерных систем, то киберпреступники могут попытаться перехватить управление транспортом. Таким образом, предлагается расширить полномочия Подкомитета по судовым системам и оборудованию ИМО и определить перечень международных

требований к автоматизированным судам с целью контроля наступательных киберпреступлений.

6. В будущем предлагается разработать не только международно-правовой документ, регулирующий автономное судоходство, но и обеспечить нормативно-правовое регулирование эксплуатации данных судов на национальном уровне. С учетом этого предлагается разработать в рамках ИМО рекомендации по эффективному эксплуатации беспилотных судов.

Данные предложения позволят государствам, внедряющим автономное судоходство на правовой международной основе обеспечить безопасность торгового мореплавания, осуществлять всесторонний контроль за деятельностью морского транспорта, снизить уровень преступности на море, установить ответственность сторон при столкновении судов и т.д.

Исходя из всего вышесказанного можно сделать вывод о том, что внедрение в эксплуатацию беспилотного судоходства с каждым годом развивается и совершенствуется [4]. Беспилотное судоходство позволит не только поднять экономику стран на новый уровень, но и решить основную проблему, связанную с безопасностью судоходства – уменьшить риск возникновения человеческого фактора при столкновении судов.

Пристатейный библиографический список:

1. Постановление Правительства РФ от 05.12.2020 N 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации»
2. Конвенция о международной морской организации от 6 марта 1948 г. (в редакции от 10 ноября 1984 г.)
3. ПортНьюс. Комитет по безопасности на море ИМО одобрил новые требования к швартовным операциям. URL: <https://portnews.ru/news/278783/>
4. Морские Вести. К чему приведет беспилотное судоходство? URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/81230/>

Для цитирования: Щербинин Н.В. Внутрипортовое экспедирование контейнерных грузов // Океанский менеджмент. 2021. № 2(11). С. 21-27.

Щербинин Н.В.

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

ВНУТРИПОРТОВОЕ ЭКСПЕДИРОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОВ

Аннотация. В статье рассматриваются основные составляющие внутрипортового экспедирования как при экспортных грузопотоках, так и при импортных. Автор рассматривает документооборот и ключевое программное обеспечение в этом сегменте транспортно-экспедиторской деятельности. Был разработан алгоритм действий для организации транспортных процессов в морском порту как при отправке контейнера, так и при его получении у морской контейнерной линии. Приведены особенности внутрипортового экспедирования на контейнерных терминалах Большого порта Санкт-Петербург.

Ключевые слова. Экспедирование, ISO-контейнер, контейнерный терминал, таможенное оформление, контейнерная линия, терминальная система.

INTRA-PORT FORWARDING OF CONTAINER CARGO

Abstract. The article says the nature of intra-port forwarding for both export and import cargo flows. The author considers the document management and key software in this sphere of freight forwarding business. An algorithm for arrangement of transport processes in the seaport in case sending the container or obtaining it from the sea container line. The features of intra-port forwarding at container terminals of the Big Port of St. Petersburg are given.

Keywords. Forwarding service, ISO-container, container terminal, customs clearance, container line, terminal system.

Внутрипортовое экспедирование – это неотъемлемая часть транспортной экспедиции при морской перевозке контейнерных грузов. В Санкт-Петербурге

достаточно большое количество логистических компаний, которые оказывают подобные услуги, к ним относятся: независимые экспедиторы, аффилированные с контейнерной линией экспедиторы, аффилированные с терминалом экспедиторы. Конечно, основу их деятельности по внутрипортовому экспедированию составляют устойчивые экспортно-импортные грузопотоки. К примеру, импорт бананов из Эквадора, корм для животных из Малайзии, цитрусовые фрукты из ЮАР, запчасти и электроника из КНР, автомобили из США, лекарственные средства из Бельгии, мебель из Вьетнама, продукты неорганической химии из Германии, шины из Японии. Распространенными экспортными грузами в порту Санкт-Петербург являются: пиломатериалы хвойные, шпон, фанера, буровое оборудование, различные трубы, прокат из железа и стали, бумага, картон, целлюлоза, удобрения в биг-бэгах, замороженная рыба, торф в мешках, дрожжи в мешках, каучук в ящиках и другое.

Для обслуживания грузопотоков, которые проходят через морской порт, внутрипортовый экспедитор должен обладать не только компетенцией в этом вопросе, но и договорные отношения с терминалом [4, с. 249-257]. Таким образом, у логистической компании должны быть заключены с контейнерным терминалом следующие договоры: договор на присоединение к информационной корпоративной системе/договор на оказание информационных услуг, договор на организацию допуска на режимную территорию терминала. Возможны и другие вариации договорных отношений с контейнерным терминалом, например, договор на услуги, связанные с перевалкой и хранением грузов/ договор на оказание терминально-складских услуг. В любом случае – экспедитору необходимы доступ к информационной системе и право прохода на территорию терминала. Для получения пропуска в порт требуется в обязательном порядке подать заявку и получить одобрение пограничной и таможенной служб. Возвращаясь к информационным системам в порту Санкт-Петербург, можно отметить Solvo и Ролис, с их помощью можно отслеживать контейнер, процедуру его оформления, оформлять завоз и вывоз контейнера и прочее.

Также для внутрипортового экспедирования необходим аккредитованный на соответствующем контейнерном терминале автотранспорт. Следовательно, возможны два варианта: экспедитор имеет в собственности аккредитованные автомашины или у него есть договор с аккредитованным автоперевозчиком (привлеченный автотранспорт). В том случае, если завоз или вывоз контейнера осуществляется железной дорогой, необходимо наличие договора железнодорожной перевозки с ОАО «РЖД».

Итак, у внутрипортового экспедитора есть необходимая компетенция, договорные отношения с терминалом, доступ к информационной системе, право прохода на терминал, а также транспорт – собственный или привлеченный.

ЭКСПОРТНАЯ ОПЕРАЦИЯ

Экспедитор должен выяснить (посредством информационной системы), прибыл ли контейнер на терминал (для этого оформляется автовизит на завоз контейнера), если ответ положительный, то это означает, что внутрипортовое экспедирование началось.

Далее – экспедитор обязан получить документы на контейнер в сервисном центре: CMR (автотранспортная накладная) или ж/д накладная, инвойсы, упаковочный лист (packing list) и другие транспортно-сопроводительные документы. Также по электронной почте (или в бумажном формате) требуется получить приёмный акт – расписка терминала о принятии контейнера.

После выполнения этих действий возникает необходимость в таможенном оформлении груза, здесь возможны два варианта – привлечение лицензированного таможенного брокера (customs broker), который будет действовать на основании доверенности или выполнение таможенных формальностей своими силами (для осуществления такой деятельности необходимо иметь разрешительный документ и быть внесенным в реестр). Таможенный брокер определяет таможенный режим груза: экспорт, выпуск для внутреннего потребления (импорт), транзит, реэкспорт, временный ввоз и другие. После чего следует создание очень важного документа – таможенная декларация: ДТ (декларация товара/декларация на товары), ТД (транзитная декларация) и т.д.



Рис. 1. ДТ на экспортные пиломатериалы из сосны

Кроме создания определения таможенного режима и оформления декларации на товары, в функции таможенного брокера входит: расчет таможенной стоимости товаров, уплата таможенных платежей, организация таможенных досмотров и осмотров грузов, юридическая поддержка и защита интересов клиента в таможенных органах (например, обжалование задержания импортных товаров таможней).

Следующий шаг – это получение VGM-декларации на контейнер (Verified Gross Mass of a container). Есть два основных метода определения суммарной массы контейнера:

- 1) непосредственное взвешивание гружёного контейнера (weighting)
- 2) взвешивание груза и прибавление массы порожнего контейнера (calculation)

Примечание № 1. Масса порожнего контейнера указывается на дверях контейнера: надпись «Tag» и значение в английских фунтах и килограммах.

Получить эту декларацию можно у терминала (практически всегда на терминале есть сертифицированные весы) или она может быть приложена к транспортно-сопроводительным документам (к примеру, взвешивание было произведено на территории сухого порта по окончании затарки и опломбировки контейнера). Наличие VGM-декларации является обязательным ввиду поправки от 01.07.2016 к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море («SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea») о требованиях проверки массы груженых контейнеров при перевозке на морском судне.

Требуемые сертификаты для экспортной операции при внутрипортовом экспедировании: сертификат происхождения товара (определяет величину таможенных платежей в стране-импортере российского товара), сертификат качества (подтверждает соответствие товара заявленным требованиям к качеству), фитосанитарный сертификат (необходим при экспорте пиломатериалов, цветов, овощей, фруктов и других товаров растительного происхождения), санитарный сертификат (необходим при экспорте мёда, дрожжей, мяса, рыбы и других товаров животного происхождения), IMO-декларация (необходима для экспорта опасных грузов, составляется на основе паспорта безопасности груза – safety material data sheet, MSDS).

По завершении вышеупомянутых операций можно приступить к организации морской перевозки контейнера, контейнерная линия является контрагентом экспедитора, как собственно и таможенный брокер, автотранспортное предприятие, оператор контейнерного терминала, сюрвейерская компания и другие.

Примечание № 2. Сюрвейер необходим экспедитору для фото- и видео-фиксации процесса затарки/растарки контейнера, укладки и крепления груза в контейнере, он также сопровождает таможенные досмотры и осмотры, ветеринарные и фитосанитарные инспекции, самостоятельно insпектирует состояние груза, контейнера и транспортного средства и т.п. Сюрвейер выдает экспедитору “сюрвейерский отчет” по результатам своей деятельности.

Примечание № 3. Ещё до завоза груженого контейнера на терминал, сотрудник логистической компании должен оформить букинг (это определенный слот под

контейнер на контейнеровозе, забронированное место). То есть букинг (booking note) эквивалентен официальному запросу на морскую линейную контейнерную перевозку, в ответ линия может либо принять букинг (booking confirmation), либо отклонить (к примеру, по причине отсутствия свободных мест на судне, или дефицита порожнего оборудования). После получения подтверждения букинга можно получать порожний контейнер у линии и в дальнейшем – производить затарку. Именно линия даёт разрешение (разнарядку) на выдачу конкретного контейнера экспедитору.

Примечание № 4. Таможенное оформление (затаможка) груза может быть произведена не только на терминале, но и на складе отправителя (если есть возможность пригласить инспектора ФТС) или в сухом порту (пример: ТП «Южный»).

Итак, экспедитор приступает к организации морской перевозки контейнерного груза, а именно к организации его погрузки на поименованное судно (в соответствии с букингом). Ему необходимо заполнить документ «поручение на погрузку экспортного груза» (сокращ. «погруз-поручение»), это делается либо с использованием коммерческой информационной системы, либо с использованием таких программ, как Word или Excel. Заполнение погруз-поручения производится на основе коммерческих инвойсов, транспортных накладных, декларации товара и других документов.

Далее – необходимо предоставить полный комплект документов в таможенные органы (соответствующий таможенный пост, для Большого порта Санкт-Петербург: ТП «Гавань», ТП «Бронка», ТП «Турухтанный» и прочие). Этот перечень включает в себя прежде всего погруз-поручение в четырёх экземплярах (для экспедитора, для таможни, для линии, для терминала – основание для погрузки), декларация товара, если необходимо – разрешительные сертификаты (фитосанитарный или санитарный).

После того, как документы были предоставлены, необходимо ожидать разрешения от таможни, это подразумевает получение печати ФТС и штампа «погрузка разрешена» на всех экземплярах поручений на погрузку экспортного груза, а также на декларации товара.

Судно		Порт назначения		Порт выгрузки		Вид груза		Вид тары		Вид упаковки	
Имя	Наименование	Имя	Наименование	Имя	Наименование	Имя	Наименование	Имя	Наименование	Имя	Наименование

Рис. 2. Поручение на погрузку 12 стандартных контейнеров. Груз: бумага

После выполнения этих мероприятий внутрипортовому экспедитору требуется получить печать администрации судна, это является доказательством того, что контейнер принят на борт контейнеровоза. Таким образом, погруз-поручение приобретает юридическую силу штурманской расписки («штурманка»), именно этот документ служит основанием для выдачи коносамента экспедитору [2, с. 218-221].

Успешным завершением операций по внутрипортовому экспедированию является получение коносамента от морского линейного контейнерного перевозчика. После этого следует морская перевозка контейнера и, в том случае, если в запородажном контракте (sales contract) в условиях поставки делается ссылка на Инкотермс: CFR, CIF (очень часто

используются при экспорте), то и обязанности продавца-экспортера можно считать также исполненными [3, с 66-73].

Нюансы, которые могут возникнуть при внутрипортовом экспедировании:

- необходимость в проведении таможенного досмотра (включает дополнительные расходы и в случае решения своими силами, и в случае привлечения таможенных брокеров и сюрвейеров), сюда также включаются такие мероприятия, как осмотры, таможенный контроль с помощью ИДК и пр.
- превышение нормы по хранению контейнера на терминале, превышение бесплатного периода демереджа (или комбинированного демереджа-детеншена), обычно такой период равен 7-14 дням.
- повреждение контейнера (к примеру, отверстия в торцевых стенках контейнера от вилочного погрузчика). Это не позволит получить чистый коносамент (clear B/L), а может и вообще вызвать отказ перевозчика принимать груз на борт.
- введение ложных данных в погруз-поручение или таможенную декларацию (к примеру, ошибки в весах, кодах ТН ВЭД, в № ДТ), отсутствие какого-либо из перечисленных документов может вызвать длительные задержки.
- нарушена целостность пломбы контейнера.
- некорректные данные в коносаменте

Перечисленные выше и другие возможные казусы снижают качество услуги по внутрипортовому экспедированию, вызывают дополнительные издержки и затруднения, угрожают выполнению транспортной составляющей запродажного контракта, а также понижают репутацию компании.

ИМПОРТНАЯ ОПЕРАЦИЯ.

Для проведения внутрипортового экспедирования по обслуживанию импортного грузопотока необходимо наличие: договорных отношений с контейнерной линией (в коносаменте экспедитор должен быть прописан в боксе «notify address»), терминалом и автотранспортным предприятием. Экспедитор может отслеживать движение контейнера посредством использования официального сайта линии, а также терминальной системы (прибыл ли контейнер на терминал или нет). Ключевые данные для трекинга контейнеров: номер коносамента, букинг или номер контейнера, также можно ориентироваться на номер рейса (voyage number). Если экспедитором было получено уведомление от контейнерной линии, что контейнер был доставлен на терминал, то с этого момента начинается комплекс услуг по внутрипортовому экспедированию.

Примечание № 5. Контейнерная линия зачастую работает с экспедиторами через своих агентов (пример портов с такой схемой: Санкт-Петербург, Рига, Клайпеда).

Итак, импортный контейнер прибыл на терминал, а линия в свою очередь предоставила информацию о всех импортных контейнерах (импортный манифест) оператору терминала и таможенным органам. Устанавливается соответствующий таможенный режим для вновь прибывших грузов, в стандартном варианте это «выпуск для внутреннего потребления», однако встречаются и другие – таможенный транзит, временный ввоз, переработка и прочее.

На данном этапе перед экспедитором встают два вопроса:

- Как получить разрешение на вывоз груза от линии?
- Как организовать процедуру «растаможки» импортных товаров?

Для того, чтобы получить груз у морского линейного контейнерного перевозчика необходимо, чтобы в линию был предоставлен оригинал коносамента, также должны быть уплачены платежи: фрахт, демередж и детеншн (при их наличии). Экспедитор является уполномоченным лицом грузовладельца на получение груза у линии (по доверенности от получателя). Таким образом, после выполнения вышенаписанных действий необходимо ожидать «релиза» со стороны линии.

В тоже время возникает необходимость «выпуска» импортных товаров таможней, для этого требуется предоставить: коммерческие инвойсы, оригинал коносамента с отметкой «выгрузка (название терминала)», разрешительные документы (сертификат происхождения, сертификат качества, фитосанитарный сертификат и т.п.), упаковочный лист, скан запродажного контракта, скан технического описания товаров, фото маркировки, при Инкотермс CIF и CIP – сведения о страховке груза, и другие документы по запросу таможенных органов. При предоставлении всего перечня документов в

таможню начинается процедура «растаможки». Есть шанс, что может возникнуть требование ФТС о проведении досмотра, осмотра, применении ИДК. В этом случае, можно воспользоваться услугами контрагента – таможенного брокера или выполнять эти операции самостоятельно.

В итоге, экспедитор получает «выпущенный» импортный товар и «релиз» от линии (или от линейного агента). Далее – следует выдача контейнера терминалом. Для этого необходимо обладать аккредитованным автотранспортом – собственным или привлеченным. Сотрудник контейнерной линии выполняет номининацию экспедитора (к примеру, в порту Бронка это делается через терминальную систему Solvo). То есть, происходит выдача поручения терминалу (так называемая – разрядка терминалу), с целью вывоза контейнера. Экспедитор должен при этом организовать подачу автомашины на терминал, оформить автовизит и дать необходимые инструкции водителю (так как именно он должен осмотреть состояние контейнера, проверить целостность пломбы). Выдача импортного контейнера документально закрепляется приёмо-сдаточным актом. Далее – экспедитору остаётся организовать выполнение транспортных услуг, а конкретнее – доставку до склада получателя, комплекс услуг по внутрипортовому экспедированию импортного контейнера можно считать завершённым.



Рис. 3. Оригинал коносамента линии СМА CGM, подписанный агентом. Груз: сушеные анчоусы, 20 реф-контейнеров

Можно отметить следующие особенности внутрипортового экспедирования в порту Санкт-Петербург:

- У некоторых контейнерных линий есть портовые офисы (экспедиторы, аффилированные с линией), таким образом некоторые независимые экспедиторы передают полномочия по внутрипортовому экспедированию именно им.
- Зачастую у контейнерных линий существует дефицит мест на экспортном направлении и порожних контейнеров (это не позволяет оформить букинг).
- Некоторые терминалы могут выставить условия для начала договорных отношений с ними, к примеру, наличие реального грузопотока.
- Распространена терминальная услуга по подработке контейнеров ввиду их частого повреждения: отверстия в стенках, вмятины и царапины, неисправность дверей, поэтому надо внимательно следить за состоянием контейнера.
- Оповещение о приеме контейнера может быть доставлено в формате документа учёта от контейнерного терминала (это значит, что импортный контейнер принят на терминал).
- Прием груза от контейнерного терминала и сдача его на склад получателя документально оформляются ТТН (товарно-транспортной накладной).
- Ношение светоотражающего жилета, каски и пропуска обязательно на всех терминалах порта Санкт-Петербург.
- Вблизи контейнерных терминалов находятся представительства Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору, где можно оформить сертификат на соответствующий груз.

- За просроченный автовизит полагаются штрафные санкции.
- Активно внедряется электронный документооборот.
- Перевозка контейнера из Санкт-Петербурга в другую часть света подразумевает перевалку в Европейских портах: Роттердам, Антверпен, Гамбург и другие. С Европой существует прямое сообщение.

В последнее время сфера морских линейных контейнерных перевозок динамично развивается. Если в 1980 году доля контейнеровозов в структуре мирового флота по совокупному дедвейту составляла 1,6 %, то на данный момент этот показатель находится выше 13 % [5]. К этому аргументу можно добавить перспективы по автоматизации перегрузочных процессов на контейнерных терминалах, а также появление прототипов беспилотных судов-контейнеровозов. Сфера внутрипортового экспедирования контейнерных грузов достаточно важна для всей отрасли контейнерных перевозок, ведь таким способом перевозится большой перечень товаров народного потребления и товаров производственного назначения [1].

Пристатейный библиографический список:

1. Белозерцева Н.П., Ярайкина М.С. Структура и особенности современного рынка грузоперевозок // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2012. №1(14). С. 64-73.
2. Лимонов Э.Л., Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб: ООО «Модуль», 2006. 379 с.
3. Передерий М.В., Романенко В.Е. Транспортно-экспедиторская деятельность. Новочеркасск, Южно-Российский государственный политехнический университет имени М.И. Платова, 2015. 112 с.
4. Плужников К. И., Чунтомова Ю.А. Транспортное экспедирование. М.: Транслит, 2006. 525 с.
5. Review of Maritime Transport 2017, UNCTAD, Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксонс ресерч» и Обзора морского транспорта, различные выпуски // Официальный сайт ЮНКТАД. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2017_en.pdf (дата обращения 27. 05. 2021)
6. Приказ Министерства транспорта РФ от 9 июля 2014 г. № 182 «Об утверждении Правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту» // Официальный сайт справочно-правовой системы Гарант. URL: <https://base.garant.ru/70843274/> (дата обращения 26.05.2021)
7. Правила транспортно-экспедиционной деятельности (утв. постановлением Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. № 554) // Официальный сайт справочно-правовой системы Гарант. URL: <https://base.garant.ru/12149210/> (дата обращения 26.05.2021)
8. Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 № 259-ФЗ // Официальный сайт справочно-правовой системы КонсультантПлюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72388/ (дата обращения 26.05.2021)
9. Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 № 87-ФЗ // Официальный сайт справочно-правовой системы КонсультантПлюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/ (дата обращения 26.05.2021)

Для цитирования: Гречаная С.С. Морской порт Мурманска, как арктический хаб (нормативно-правовое регулирование) // Океанский менеджмент. 2021. № 2(11). С. 27-32.

Гречаная С.С.

Юрисконсульт, Морской терминал Тулома, Мурманск

МОРСКОЙ ПОРТ МУРМАНСКА, КАК АРКТИЧЕСКИЙ ХАБ (НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ)

Аннотация. В настоящее время происходит исторический этап развития Арктического региона нашей страны. Такое развитие обусловлено географическими особенностями региона, климатическими изменениями, а также основано на геополитических и коммерческих целях. Автор статьи делает обзор реализации проектов, являющихся составной частью комплексного развития Арктической зоны. Особое внимание, в соответствии с темой исследования, уделено нормативным правовым актам, регламентирующим

ежедневную работу морского порта Мурманск, а также актов, закрепляющих нормы о развитии Арктической зоны, в целом, и Мурманского транспортного узла, в частности, и приведено текущее состояние реализации проектов, заявленных в указанных правовых актах.

Ключевые слова. Мурманская область, Арктика, морские порты, Северный морской путь, морской торговый порт Мурманск, логистический хаб.

THE SEA PORT OF MURMANSK AS AN ARCTIC HUB (REGULATORY AND LEGAL REGULATION)

Abstract. At present, the historical stage of development of the Arctic region of our country is taking place. This development is driven by the geographical features of the region, climate change, and is based on geopolitical and commercial goals. The author of the article reviews the implementation of projects that are part of the integrated development of the Arctic zone. In accordance with the topic of the study, special attention is paid to the normative legal acts regulating the daily operation of the Murmansk seaport, as well as the acts fixing the norms on the development of the Arctic zone in general and the Murmansk transport hub in particular, and the current state of implementation of the projects stated in these legal acts is given.

Keywords. Murmansk region, Arctic, seaports, Northern Sea Route, Murmansk sea trade port, logistics hub.

Сейчас уже трудно представить, что всего сто с небольшим лет назад на месте современного Мурманска был лишь безлюдный берег Кольского залива. Пустынный край пробудился от первозданной тишины в годы Первой мировой войны, когда здесь возникла первая пристань спешно проложенной к Ледовитому океану железной дороги. Вскоре началось строительство порта, который дал жизнь будущему заполярному городу и навсегда изменил жизнь Мурманска. Город, железная дорога и вся жизнь Кольского севера сконцентрировалась вокруг «естественного» центра точки на карте, которой является Мурманский морской торговый порт. Теперь кажется, что сама природа определила удобное место для возникновения порта и города [1].

Морской порт Мурманск расположен в средней и южной частях Кольского залива Баренцева моря, сегодня он включает в себя морские терминалы: Териберка, расположенный в губе Териберка; Ура-Губа, расположенный в губе Ура-Губа; Лиинахамари, расположенный в губе Печенга; рейдовый терминал для перегрузки нефти, расположенный северо-восточнее острова Колгуев и рейдовый терминал для перегрузки сжиженного природного газа (СПГ). У острова Колгуев расположены два подводных нефтепровода.

Навигация в морском порту осуществляется круглогодично, благодаря проходящему через Баренцево море теплomu течению Гольфстрим. Порт осуществляет работу круглосуточно, имеет грузопассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации. Это самый крупный порт в мире, расположенный за Полярным кругом и самый Северный из незамерзающих портов России.

При северных и северо-западных ветрах в губе Териберская, северо-восточных ветрах в бухте Пахта на воде формируется зыбь, при которой стоянка на якорь и у причалов морского порта является небезопасной. Морской порт является местом убежища для судов в штормовую погоду.

Описание морского порта Мурманск, правила захода судов в морской порт и выхода судов из морского порта, в том числе меры обеспечения безопасности мореплавания для захода судов в порт и выхода судов из порта; правила плавания судов в акватории морского порта; описание зоны действия системы управления движением судов Кольского залива (далее - СУДС) и правила плавания судов в этой зоне; правила стоянки судов в морском порту и указания мест их стоянки; правила обеспечения экологической безопасности, соблюдения карантина в морском порту; правила пользования специальными средствами связи на территории и акватории морского порта; сведения о границах морского порта; сведения о границах морских районов А1 и А2 Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (далее - ГМССБ); сведения о технических возможностях морского порта в части приема судов; сведения о периоде навигации; сведения о районе обязательной лоцманской проводки судов и другие вопросы урегулированы в Обязательных постановлениях, утвержденных Приказом Министерства транспорта РФ от 12.08.2014 № 222 «Об утверждении обязательных постановлений в морском порту Мурманск» [2].

В морском порту осуществляются операции с грузами, в том числе с опасными, классов 1 - 9 опасности Международной морской организации (далее – ИМО).

В порт разрешен заход судов и иных плавсредств с ядерными энергетическими установками (далее – суда с ЯЭУ) и радиационными источниками.

Условия плавания в морском порту характеризуются приливо-отливными явлениями, различными глубинами, варьирующимися от 200 метров в северной части акватории морского порта до 40 метров в средней части акватории морского порта, с последующим уменьшением до 25 метров в южной части акватории морского порта; на параллели мыса Лагерный с координатами 68°56,30' северной широты и 033°00,60' восточной долготы, глубины акватории морского порта не превышают семи метров. Большие глубины на подходах фарватерах обеспечивают доступность для подхода судов разного класса – от Minibulkers до Panamax.

По итогам 2020 года грузооборот порта Мурманск составил 56,14 млн тонн, что на 9,3% меньше, чем в 2019 году (61,9 млн тонн), в том числе сухих грузов было перевалено 23,8 млн тонн, наливных грузов – 32,4 млн тонн, на последние пришелся и наибольший объем снижения. Вместе с тем прошлый год стал знаковым для порта с точки зрения развития перевалки важнейшего продукта Российского экспорта – сжиженного природного газа (СПГ): был введен временный рейдовый перегрузочный комплекс (ВРПК) СПГ и впервые в России произведена перегрузка СПГ по технологии «борт-борт» [3].

Границы морского порта Мурманск установлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 октября 2009 г. N 1535-р [4]. В связи с ростом перевалки СПГ и вводом в эксплуатацию ВРПК СПГ «Кильдин Восточный» распоряжением правительства РФ от 20.09.2019 года №2138-р [5] в границы морского порта были внесены изменения, в границы включены три водных участка. ВРПК объединяет три рейдовых причала. У двух из них могут швартоваться газовозы типа Yamalmax длиной 300 метров, шириной 50 метров и осадкой 13 метров. Созданный в Мурманске перегрузочный комплекс позволит обеспечить круглогодичную перегрузку СПГ с танкеров усиленного ледового класса, прибывающих из Российской Арктики на конвенционные суда, что должно стать важным шагом в развитии поставок российского СПГ на мировые рынки.

Сегодня происходит новый исторический этап развития Российской Арктики. В настоящий момент этот регион дает более 10% ВВП и свыше 20% экспорта России. Именно поэтому интерес государства и инвесторов к портам СМП, а в частности к порту Мурманск, возрастает.

За последние 6 лет грузопоток СМП увеличился в 8 раз. В 2019 году стоимость грузов, перевезенных по СМП преодолела историческую планку в 1 триллион рублей. Прогноз к 2024 году таков, что стоимость грузов может достигнуть двух триллионов рублей. Растет не только эффективность арктических проектов, но и конкурентоспособность Северного морского пути. По итогам «карантинного» 2020 года грузооборот морских портов Арктического бассейна составил более 87 млн. тонн, из них на грузооборот порта Мурманск пришлось более 56 млн. [6].

Несмотря на общий спад промышленного производства грузопотоки по СМП растут. По итогам 2019 года по СМП перевезено 31 млн. тонн груза, в 2020 году – 33 млн. тонн, учитывая сложности «ковидного» периода.

Не смотря на рост грузоперевозок по СМП, по версии РБК, поставленная Президентом РФ в майских указах 2019 года задача по увеличению грузопотока по Северному морскому пути к 2024 году до 80 млн тонн, вряд ли будет реализована [7]. В качестве причины называлось снижение прогнозов поставки угля и нефти в Арктике. В связи с этим было предложено скорректировать план по объемам грузоперевозок до 60 млн. тонн. Но в нормативных документах плановый показатель пока не снижен.

Северный морской путь имеет все предпосылки стать глобальной зеленой судоходной артерией, поскольку на транспортировку товаров из Европы в Азию и обратно тратится меньше топлива и ресурсов, чем при транспортировке через Суэцкий канал. Ледоколы на атомной тяге не дают выбросов, и не было случаев аварий с ними. У России имеется огромный опыт их строительства и эксплуатации, вводятся в эксплуатацию ледоколы работающие на более экологически чистом сжиженном

природном газе (СПГ). Развитие СМП ориентировано в значительной степени на экспорт сжиженного газа и будет вносить реальный вклад в оздоровление энергетических балансов Европы и Азии. СМП позволяет укреплять не только диверсификацию поставок энергоносителей, повышая энергобезопасность регионов, но также транспортную безопасность, имеет меньше политических уязвимостей, чем южные маршруты, пролегающие через беспокойные регионы.

Существующие тенденции и прогноз развития обстановки в Арктическом регионе свидетельствуют о том, что он все чаще сталкивается с глобальными вызовами и угрозами, которые носят трансграничный характер (климатические изменения, нарушение границ, незаконная миграция, увеличение объемов добычи природных ресурсов, отток населения из небольших населенных пунктов, риск проникновения членов террористических организаций в регион и другие возможные угрозы безопасности. В этой связи важно проработать возможность создания механизма коллективного реагирования на новые вызовы и новые возможности для сотрудничества в регионе [8].

При таком интересе к Арктике, в целом, и к увеличению грузопотока через Северный морской путь, в частности, сложно недооценить роль незамерзающего порта Мурманск. Для достижения прогнозируемых результатов требуется реализация соответствующих проектов. Так, на протяжении последнего десятилетия ведется работа над формированием Мурманского транспортного узла, который будет сочетать и морской транспорт, и железную дорогу. «Это будет ключевой для Арктики инфраструктурный хаб, который обеспечит работу Северного морского пути и функционирование всей экономики региона», - заместитель Главы Комитета Совета Федерации по экономической политике К. Долгов [9].

Длина Северного морского пути от пролива Карские ворота до бухты Провидения составляет 3024 морских мили. СМП проходит вдоль Северных берегов России по морям Северного ледовитого океана, это кратчайший путь из крупнейших портов Азии в Европу и обратно.

21 декабря 2019 года Правительство РФ приняло распоряжение №3120-Р «Об утверждении плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года» [10].

Таким образом, к 2035 году Правительство и дирекция СМП планируют создать так называемый Северный морской транзитный коридор (СМТК) в который, помимо портов СМП, войдут еще порты Мурманск, Архангельск, Онега, Кандалакша – на западе и Петропавловск-Камчатский – на востоке.

Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) конкретизирует мероприятия, выполнение которых необходимо для достижения плановых показателей и предусматривает, в частности, комплексное развитие морского порта Мурманск и создание в Мурманской области береговых баз для обеспечения судоходства в акватории Северного морского пути [11]. Документ утвержден Указом Президента РФ Путина В.В. № 645 от 26.10.2020 «О Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» [12]. Основными направлениями реализации указанной Стратегии являются:

- комплексное развитие морского порта Мурманск – единственного незамерзающего порта в Арктике, развитие Мурманского транспортного узла как мультимодального транспортного хаба, строительство на территории этого порта новых терминалов и перевалочных комплексов;

- создание и развитие предприятий морехозяйственного сервисного комплекса осуществляющих ремонт, снабжение и бункеровку судов, развитие береговых баз в целях оказания на конкурентной основе услуг компаниям осуществляющим судоходство в акватории Северного морского пути и реализующим проекты в Арктической зоне;

- создание и развитие центра строительства крупнотоннажных морских сооружений, предназначенных для производства, хранения и отгрузки сжиженного природного газа, создание и развитие предприятий, осуществляющих ремонт и обслуживание морской техники и оборудования используемых для освоения морских месторождений углеводородного сырья;

- развитие рыбохозяйственного комплекса (с учетом необходимости сохранения и развития ресурсного потенциала рыбного хозяйства), техническое перевооружение предприятий, включая строительство судов, ввод новых мощностей по глубокой переработке водных биологических ресурсов на современной технологической и организационной основе, а также развитие аквакультуры.

Осуществление реализации стратегии запланировано в 3 этапа:

1) первый этап 2020-2024 гг – ориентирован на обеспечение социальных потребностей населения (повышение качества и доступности медицинского и образовательного блока);

2) второй этап 2025 – 2030 гг – предусматривает обеспечение конкурентоспособности отраслей экономики Арктической зоны с учетом действия специального экономического режима, потребностей инвесторов условий осуществления экономической деятельности в Арктике;

Одной из главных задач в этот период должна стать реализация возможности круглогодичного судоходства на протяжении всей акватории Северного морского пути, постройка дополнительного одного универсального атомного ледокола проекта 22220 и двух ледоколов проекта «Лидер», начало строительства портов-хабов для перевалки международных контейнерных грузов;

3) Начало реализации программы развития судоходства в бассейнах рек Арктической зоны.

При этом, согласно целевым показателям, приведенным в приложении к Стратегии, объем перевозок грузов в Акватории Северного морского пути к 2030 году должен увеличиться до 90 млн тонн в год, а к 2035 году – до 130 млн тонн в год.

Цели данной стратегии согласуются с другим нормативным документом – Транспортной стратегией РФ до 2030 года, Федеральным проектом «Морские порты России» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

На сегодняшний день реализуется I этап строительство железнодорожной линии станция Выходной – мостовой переход через реку Тулома - станция Мурмаши 2 – станция Лавна. Начало реализации этапа март 2014 года, плановый срок завершения – 31 декабря 2021 года.

Кроме того, на западном берегу Кольского залива реализуется ряд инвест-проектов, нуждающихся в железнодорожной инфраструктуре:

- строительство АО «Инфотек Балтика» терминала навалочных грузов «Тулома» мощностью до 4 млн тонн минеральных удобрений в год с перспективой увеличения мощности до 10 млн тонн в год;

- строительство АО «Норебо Холдинг» терминала «Ударник» для перевалки рыбной продукции и обработки нефконтейнеров в общем объеме до 1,5 млн тонн в год;

- создание комплексной базы обеспечения шельфовых проектов ООО «Газпром нефть шельф».

Заявляет о своей потребности в железнодорожной инфраструктуре и компания «Новатэк – Мурманск», создающая Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений в с. Белокаменка.

Минтрансом РФ ведется работа по реформатированию проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» для оптимального варианта завершения его реализации с учетом ключевой роли проекта в развитии Арктической зоны РФ. Речь идет не только об экономических интересах Мурманской области, но и о защите геополитических интересов страны», - А.Чибис, губернатор Мурманской области [13].

В апреле 2020 года началась реализация проекта по реконструкции причала №2 грузового района №1. Предположительно работы должны быть завершены в 2022 году, объем инвестиций составит свыше 1 млрд. рублей. После реконструкции порт сможет принимать суда шириной до 32 м и длиной до 229 м, в том числе типа «Panamax».

Таким образом, у Мурманского морского торгового порта есть огромный и не реализованный потенциал, как в сфере международной океанской логистики, так и в качестве узловой точки Севморпути.

Для Мурманской области режим особой экономической зоны не вводился, однако она полностью входит в состав Арктической зоны РФ, на территории которой

для резидентов действуют преференции в рамках ФЗ от 13.07.2020 года «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации».

Кроме того, ряд льгот введен на региональном уровне, например, ООО «Морской терминал Тулома», получив статус резидента Арктики, получил право на безвозмездное пользование земельного участка под строительство терминала для перевалки. Остается надеяться, что интерес инвесторов, с учетом поддержки, оказываемой государством и регионом, несмотря на кризисные явления в экономике, не угаснет и начатые проекты будут завершены, что приведет к развитию Арктического региона и создаст благоприятные условия для увеличения грузооборота через Северный морской путь.

Пристатейный библиографический список:

1. Начало большого пути. Валериан Ляхницкий и Мурманский морской торговый порт. // Сост. Глухов А.Б., Жалнин Д.Е., Кордов Д.В. – Мурманск: РУСМА (ИП Глухов А.Б. 2018). – С. 144. Режим доступа: http://kolanord.ru/html_public/col_avtory/GluhovAB/Lyachnitsky_Nachalo_bolshogo_puti/10-11/index.html.
2. Сайт Мурманского морского торгового порта [электронный ресурс] <http://www.mapm.ru/Port/Murmansk>
3. Морской порт Мурманск: изменчивый и неизменный. // Морские порты. 2021. №1. С. 15.
4. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 октября 2009 г. N 1535-р «Об установлении границ морского порта Мурманск (Мурманская область)» // Собрание законодательства РФ, 26.10.2009, № 43, ст. 5135.
5. Распоряжение Правительства РФ от 20.09.2019 N 2138-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 октября 2009 г. N 1535-р» // Собрание законодательства РФ, 30.09.2019, № 39, ст. 5468
6. Арктика: наращиваем и преодолеваем. Заметки на полях форума «Арктика: настоящее и будущее – 2020» // Морской флот. 2020. №6.
7. Сайт информационного агентства [электронный ресурс] <https://www.rbc.ru/newspaper/2020/09/11/5f589b189a794752254570fb>
8. Корчунов Н.В. Арктика – зона мира и сотрудничества. // Арктика. Экология и экономика. 2020. №3. С. 4-10.
9. Арктика: наращиваем и преодолеваем. Заметки на полях форума «Арктика: настоящее и будущее – 2020». // Морской флот. 2020. №6. С. 12.
10. Распоряжение Правительства РФ от 21.12.2019 N 3120-р «Об утверждении Плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ, 06.01.2020, № 1 (часть II), ст. 112.
11. Сайт «RusCable.ru» [электронный ресурс] https://mobile.ruscable.ru/news/2020/10/27/Strategiya_razvitiya_Arktiki_predusmatrivaet_razvi/
12. Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ, 02.11.2020, № 44, ст. 6970.
13. Мощность мурманского транспортного узла вырастет до 100 млн тонн. // Морские порты. 2020. №9. С. 42.



РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Для цитирования: Кадовб Н.С. Сравнительный анализ морской рекреационной деятельности Республики Карелия и Королевства Норвегия // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С. 33-36.

Кадовб Н.С.

*ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова,
Кафедра Международного и морского права, бакалавр*

**СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ МОРСКОЙ РЕКРЕАЦИОННОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕСПУБЛИКИ КАРЕЛИЯ И КОРОЛЕВСТВА
НОРВЕГИЯ**

Аннотация. В настоящей статье автор проводит сравнительный анализ норвежского и карельского рекреационного комплекса. Рассмотрены особенности организации туризма в обеих странах, а также выявлены меры развития карельской рекреационной деятельности на основе норвежского опыта.

Ключевые слова. Республика Карелия, Королевство Норвегия, морская рекреационная деятельность.

**COMPARATIVE ANALYSIS OF SEA RECREATIONAL ACTIVITIES OF THE
REPUBLIC OF KARELIA AND THE KINGDOM OF NORWAY**

Abstract. In this article, the author conducts a comparative analysis of the Norwegian and Karelian recreational complex. The features of the organization of tourism in both countries are considered, and measures for the development of Karelian recreational activities based on the Norwegian experience are identified.

Keywords. Republic of Karelia, Kingdom of Norway, sea truism.

Развитие арктического направления морской рекреационной деятельности является для Российской Федерации одной из наиболее актуальных задач в связи с тем, что северные регионы России обладают высоким туристическим потенциалом в виде пейзажного разнообразия, уровня цен и эколого-санитарных условий. Одним из самых доступных субъектов федерации для развития как внутреннего, так международного туризма является Республика Карелия, обладающая близостью как к наиболее развитым регионам РФ – Ленинградской области и городу федерального значения Санкт-Петербургу, - так и к суверенной Республике Финляндии. В связи с этим необходимо выявить основные средства развития морской рекреационной деятельности Республики Карелия на основе сравнения последней с иным более эффективным северным рекреационным комплексом, например, с совокупностью методов проведения рекреационной деятельности Королевства Норвегия.

Морская рекреационная деятельность представляет собой деятельность по реализации рекреационных потребностей лиц в виде эксплуатации объектов туристической индустрии с использованием водных ресурсов в виде рек, озер, морей и т.п. Республика Карелия имеет значительный запас морских рекреационных ресурсов в виде Белого моря, множества озер (по численности озер Карелия занимает первое место среди всех субъектов Российской Федерации), что задает приоритет развитию именно рекреационной деятельности водной направленности. [1 с.10] Рекреационный комплекс представляет собой совокупность различных факторов, влияющих на проведение рекреационной деятельности, к таким факторам относят развитие инфраструктуры, степень пейзажного разнообразия, человеческие ресурсы, экологическо-санитарное состояние региона, уровень цен, экономическое развитие региона и т.д. Основными видами морской рекреационной деятельности являются рыболовный туризм, оздоровительный туризм, познавательно-краеведческий туризм и круизы. На основе данных критериев можно выявить основные сильные и слабые стороны Республики Карелия и в ходе сравнения последней с Королевством Норвегия найти способы разрешения возникших проблем.

Почему же для сравнения было выбрано именно Королевство Норвегия? У данного решения есть несколько объективных причин: во-первых, оба субъекта анализа находятся в Северной Европе, во-вторых, Республика Карелия и Королевство Норвегия имеют значительные водные ресурсы в виде озер, рек и морей, в-третьих, и Норвегия, и

Республика Карелия находятся примерно в одном климатическом поясе и, в-четвертых, оба субъекта исследования обладают низкой плотностью населения. Таким образом, заимствование приемов проведения рекреационной деятельности у Королевства Норвегия поможет Республике Карелия развить собственный рекреационный потенциал.

Норвегия является развитой страной с высоким уровнем ВВП, согласно информации, предоставленной мировым монетарным фондом, данный показатель в 2019 году насчитывал 405 миллиардов долларов, а его ежегодный рост варьировался от 1 до 3 % (исключая 2020 год в котором уровень роста ВВП стал отрицательным в связи с пандемией COVID-19).[2] В свою очередь, финансы получаемые от проведения рекреационной деятельности составляют примерно 9% от общего числа внутреннего валового продукта.

Эффективность рекреационного комплекса Норвегии достигается за счет нескольких аспектов: защиты экологии; исторического наследия; наличия вышеупомянутых водных ресурсов и специализированных договоров между странами, составляющими основной поток туристов. В свою очередь, совокупность данных факторов составляет престиж норвежского рекреационного комплекса.

Согласно статье 111 Закона о доступе иностранцев в королевство и их пребывании здесь от 01.01.2010 “гражданин ЕЭЗ (Европейской экономической зоны), имеющий действующее удостоверение личности или паспорт, имеет право на проживание до трех месяцев при условии, что он или она не станет неоправданным бременем для программ социального обеспечения”, что дает туристу возможность без лишних бюрократических разбирательств отправиться в Королевство Норвегия.[3] Республика Карелия является субъектом Российской Федерации и в компетенцию её органов не входит заключение подобных соглашений, так что таким образом привлечь рекреационные финансы не получится.

Иным методом привлечения туристов в Королевство Норвегия является создание туристических брендов, самым популярным из которых является “фьорд”. Данное природное явление представляет собой узкий, глубоко вдавшийся в берег морской залив со скалистыми берегами. В свою очередь, основными брендами морского рекреационного комплекса Республики Карелия могут стать обильные озера, акватория Белого моря, а также специфические морские традиции местных малых народов, проживающих на данных территориях. Необходимо отметить, что на территории Карелии проживает множество финно-угорских народов: карелы (45 570 чел.), финны (8 577 чел.) и вепсы (3 423 чел.). [4] В связи с их историческим опытом и особенностью проживания на территории Карелии их традиции напрямую связаны с рыболовным промыслом и т.п., что формирует базис для развития краеведческого и рыболовного туризма.

Рыболовный туризм имеет высокую роль в Королевстве Норвегия. Это в первую очередь связано с тем, что государство имеет выход к Северному и Норвежскому морям, а также располагает внутренним потенциалом в виде рек, фьордов, и озер. Основным актами, регулирующим рыболовную деятельность на территории Норвегии, являются Закон о сборах за исследования и разработки в рыболовстве и аквакультуре, Акт о праве на участие в рыбалке и охоте, Закон о лососевых, внутренних рыбах и т.д., а также иные локальные акты.[5, 6, 7] Так, для рыбалки во внутренних водах от лица требуется купить специализированную лицензию, но существуют некоторые исключения, так, согласно статье 18 Закона о лососе и внутренних рыбах, лица, не достигшее 16 лет, имеют право на бесплатное получение лицензии на лов рыбы во внутренних водоемах удочкой в период с 1 января по 20 августа включительно.[7] Лицензию на рыбалку во внутренних водах выдает администрация рыболовства (fiskeforvaltning), также право на реализацию рыболовческой деятельности можно получить, заимев разрешение у лицензиата. Для физических лиц старше 18 лет обязательен налог в виде 286 крон либо же 456 крон для семей (супружеская пара / сожители с любыми детьми от 18 до 20 лет или одинокие с детьми той же возрастной группы). При некоммерческой рыбалке на удочку в море и фьордах специализированная лицензия не требуется, но место рыбной ловли необходимо зарегистрировать в государственной администрации, это необходимо для защиты особо ценных морских ресурсов в виде форели и лосося. На территории Норвегии организуются любительские рыболовные турниры, что не вредит экосистеме страны в

связи с государственным контролем, а также дает возможность сохранить морской рекреационный ресурс в виде рыбы. Совокупность данных мер делает из Норвегии одну из самых популярных стран морского рекреационного рыболовства.

Карельский рыболовный рекреационный комплекс менее известен для туриста и не пользуется спросом, хоть и обладает значительными ресурсами в виде различных видов рыб. В свою очередь это обусловлено низким уровнем осведомленности туристов о рыболовной рекреационной деятельности и слабо развитой инфраструктурой.

Согласно федеральному закону «О любительском рыболовстве и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 25.12.2018 N 475-ФЗ на территории РФ лицензия для любительской рыбалки не требуется, но для её организации, в свою очередь, согласно статье 34 федеральный закон от 20.12.2004 N 166-ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» требуется специализированное разрешение. [8,9] На основании анализа Норвежского и Российского законодательства можно сделать вывод о том, что для туриста более выгодно в финансовом плане проводить рекреационно-рыболовную деятельность на территории РФ. Из чего можно сделать вывод о том, что финансовый аспект оказывает меньшее влияние на выбор рекреационного комплекса, чем уровень инфраструктуры и престиж вышеупомянутого комплекса.

Во время туристического сезона на территории Норвегии пользуются популярностью такие электронные ресурсы, как «workaway» и его аналоги. Внедрение данных информационных технологий в рекреационный комплекс Республики Карелия, во-первых, поможет снизить издержки инфраструктуры, во-вторых, познакомит туриста с бытом жителей данного региона, в-третьих, раскроет иные проблемы рекреационного комплекса и региона в целом. Что же из себя представляет «workaway»? Данный информационный ресурс является ведущим сообществом по культурному обмену и рабочему отдыху.[10] Турист получает жильё и иные бонусы в зависимости от предложения (в него может входить бесплатная еда и т.п.) и взамен выполняет волонтерскую деятельность на усмотрение хозяина жилья. Таким образом, турист получает не только бесплатное жильё, но также и доступ к озерам и иным водным объектам, составляющих морской рекреационный комплекс, это в первую очередь связано с тем, что вышеупомянутые водоемы находятся в непосредственной близости с населенными пунктами.

Иным способом привлечения туристов в карельский регион можно назвать проведение специализированных туров и турниров. Как мы уже упомянули в ходе рассмотрения норвежского рыболовного рекреационного комплекса на территории королевства часто проводятся различного рода любительские турниры с использованием морских и пресных ресурсов. Гранты на развитие морского рекреационного комплекса также смогут развить регион за счет формирования пласта малого и среднего бизнеса в морской рекреационной сфере, данный способ симулирования включает в себя вклад в уставной капитал Участника (для ООО), денежные вклады в имущество Участника (для ООО), покупку у Участника его акций (для АО), дарение денежных средств Участнику. [11]

Морской круизный туризм имеет место в Республике Карелия, но наш взгляд карельский морской рекреационный комплекс не обладает таким уровнем развития капитала, чтобы в полной мере его реализовывать и получать с него прибыль. В связи с этим карельскому правительству необходимо сосредоточиться на вышеупомянутых видах морского туризма, а после их должного развития перейти к рассмотрению перспектив развития арктического круизного комплекса.

Таким образом, для развития карельского туризма правительство Республики Карелия должно поддерживать средний и малый бизнес за счет введения грантов на конкурсной основе, сохранять и развивать культуры малых народов и их морские традиции, в частности, а также обратиться к опыту Королевства Норвегия в виде поддержки локальных любительских турниров, обеспечения поддержки рекреационного досуга (бонусы для рыболовов и т.д.) и внедрения информационных технологий в рекреационный комплекс, например, в виде популяризации портала «workaway».

Пристатейный библиографический список:

1. Озера Карелии: пособие для краеведов и рыболовов / предисл. В. Л. Комарова; под ред. Б. В. Перфильева. – Л.: Издание Бородинской Биологической Станции при Совнаркомке АКССР и Ленинградском Обществе Естествоиспытателей, 1930. – 167 с.
2. Статистика международного валютного фонда [Электронный ресурс: <https://www.imf.org/en/Countries/NOR> Дата обращения 04.05.2021].
3. Lov om utlendingers adgang til riket og deres opphold her (utlendingsloven) fra 01.01.2010 // database Lovdata
4. Питухина М.А., Радиков И.В., Волох В.А. Обсерватория коренных финно-угорских народов Республики Карелии // АИС. 2020. №40. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/observatoriya-korenyih-finho-ugorskih-narodov-respubliki-kareli> (дата обращения: 04.05.2021).
5. Lov om avgift til forskning og utvikling i fiskeri- og havbruksnæringen fra 01.01.2000 // database Lovdata
6. Lov om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) fra 01.01.2000 // database Lovdata
7. Lov om laksefisk og innlandsfisk mv. (lakse- og innlandsfiskloven) fra 01.01.1993 // database Lovdata
8. Федеральный закон «О любительском рыболовстве и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 25.12.2018 № 475-ФЗ (последняя редакция) // СПС КонсультантПлюс.
9. Федеральный закон «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» от 20.12.2004 N 166-ФЗ (последняя редакция) // СПС КонсультантПлюс
10. Офицера Н.А. Волонтерская деятельность в туризме: достоинства и проблемы // Вестник университета. 2021 №1 С. 49-52.
11. Положенцева Ю.С., Клевцова М.Г., Скорняков В.С. Финансовая господдержка субъектов малого и среднего бизнеса в России // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2018. № 2(28). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/finansovaya-gospodderzhka-subektov-malogo-i-srednego-biznesa-v-rossii> (дата обращения)

Для цитирования: Ярошевич В. А., Цветкова Ю.С. Действующее американское законодательство в сфере авторского права на примере дела Gucci vs. Guess // Океанский менеджмент. 2021. № 2(11). С. 36-39.

Ярошевич В. А.

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

Научный руководитель: Цветкова Ю.С.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова,
Кафедра Международного и морского права, старший преподаватель

ДЕЙСТВУЮЩЕЕ АМЕРИКАНСКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ АВТОРСКОГО ПРАВА НА ПРИМЕРЕ ДЕЛА GUCCI VS. GUESS

Аннотация. В статье рассматривается действующее на данный момент законодательство Соединённых Штатов Америки в сфере авторского права, основным источником которого является Закон об авторском праве Соединённых Штатов содержащийся в Кодексе США 1976 года. Автор особенно уделяет внимание право-применительной практике данного акта на примере кейса Gucci vs. Guess, и анализирует его актуальность и соответствие требованиям, которые выдвигает современная судебная практика. В данной статье автор анализирует судебный процесс, а так же доводы приводимые сторонами, а в заключении будут предложены идеи об изменении действующего законодательства США с целью упрощения принятия решения в аналогичных спорах.

Ключевые слова. Авторское право, международное авторское право, Gucci vs. Guess, Кодекс Соединённых Штатов 1976 года.

THE CURRENT AMERICAN COPYRIGHT LAW ON THE EXAMPLE OF THE GUCCI VS. GUESS CASE

Abstract. The article examines the current legislation in the field of the copyright law in the United States of America, the main source of which is the Copyright Law of the United States contained in the US Code of 1976. The author pays special attention to the law-enforcement practice of this act on the example of the case of Gucci vs. Guess, and analyzes its relevance and compliance with the requirements that are put forward by modern judicial practice. In this article, the author will analyze the legal process, as well as the arguments given by the parties, and in

conclusion, will offer ideas on changing the current US legislation in order to simplify decision-making in similar disputes.

Keywords. Copyright law, International copyright law, Gucci vs. Guess, US Code of 1967

В настоящее время случаи с копированием или кражей интеллектуальной собственности уже не редкость. Мало кто не слышал о судебных тяжбах между всемирно известными брендами и компаниями о нарушении их авторского права и копировании изделий бренда истца. Одним из таких громких дел стал кейс Gucci vs. Guess.

Спор Gucci vs. Guess имел место в 2009 году, истцом в котором являлся бренд Gucci, а ответчиком выступила менее масштабная компания Guess. Сутью претензии истца являлось обвинение бренда Guess в подделке, недобросовестной конкуренции и нарушении прав на товарные знаки, в частности, в связи с использованием аналогичного штампа «G», появляющегося на обуви, в связи с чем они истребовали 221 миллион долларов компенсации.

Первый судебный спор между двумя сторонами состоялся в 2009 году в Федеральном суде Нью-Йорка. Причиной этого стала модель обуви от Guess, которая была разработана очень близко к дизайну обуви Gucci. Особенно взаимосвязанный логотип G, используемый на этих ботинках, стал поводом для того, чтобы Gucci подала в суд – он был очень похож на их собственный всемирно известный логотип. Обвинения касались пиратства продукции, недобросовестной конкуренции и нарушения прав на товарные знаки.

Данное дело в Нью-Йорке было закрыто в 2012 году спустя 3 года и было вынесено решение в пользу Gucci и судом было присуждено модному дому 4,7 миллиона долларов в качестве компенсации за нарушение подписей Guess, хотя позже эта сумма была уменьшена до 456 183 долларов (290 199 фунтов стерлингов), что значительно меньше указанной в иске суммы. Суд принял решение о вынесении запрета лишь на 3 из 4 проектов, т.е. моделей обуви, на которые ссылался бренд Gucci в своём исковом заявлении.

Стоит отметить, что одержав победу в данном деле бренд истца продолжил в последующие годы подавать иски против Guess в других странах мира, таких как Франция и Италия, однако потерпели поражение и после этого исковые заявления от Gucci перестали поступать. В связи с этим следует обозначить, что законодательство о нарушении авторского права значительно отличается в каждой из стран мира, что не позволяет выработать единую систему и правило решения таких споров. Таким образом, автор обращает внимание на то, что описанные ниже предложения будут касаться лишь американского законодательства, так как разбираемый спор имел место в США, Нью-Йорке, а именно в его Федеральном суде.

Теперь обратимся к американскому законодательству и разберём статьи, касающиеся нарушения авторского права и неправомерного использования товарного знака, на которые мог ссылаться бренд Gucci при подаче своего искового заявления.

Данные положения содержатся в Copyright Law of the United States (Title 17) and Related Laws Contained in Title 17 of the United States Code – Pub. L. No. 94-553, 90 Stat. 2541 (пер. Закон об авторском праве Соединенных Штатов (Раздел 17) и связанные с ним законы, содержащиеся в разделе 17 Кодекса Соединенных Штатов), в разделах 1-8, 10-12. Данный кодекс был принят в 1976 году, изменения в него вносились в 2016, 2018, 2019 и 2020 годах, что говорит нам о том, что законодательство начало совершенствоваться лишь после появления таких громких дел в американской судебной практике.

В соответствии с п. а ст. 102 Кодекса «Защита авторских прав существует, в соответствии с этим названием, в оригинальных произведениях авторства, зафиксированных в любом материальном носителе выражения, известном в настоящее время или позже разработанном, с которого они могут быть восприняты, воспроизведены или иным образом переданы, либо непосредственно, либо с помощью машины или устройства. Авторские работы включают следующие категории:

...

(5) живописные, графические и скульптурные работы;

...

Исходя из множественной международной практики, одежда, обувь, ювелирные изделия относятся к изделиям подходящим под выше указанную категорию.

Теперь же обратимся непосредственно к статьям кодекса о самом нарушении данного права и его последствиях. Кодекс содержит не малое количество статей на случай возникновения кейсов со многими возможными вариациями данного правонарушения. В разбираемом нами деле стоит обратиться к статьям 501, 502, 504 и 1302.

Статья 501 указывает на случаи нарушения авторского права, то есть «действия, нарушающие какие-либо исключительные права владельца авторских прав, предусмотренные разделами 106-122, или автора, предусмотренные разделом 106А(а), или импортирующее копии или фонозаписи в Соединенные Штаты в нарушение раздела 602, является нарушителем авторских прав или прав автора, в зависимости от обстоятельств».

Таким образом, мы можем отметить, что копирование знака бренда, хоть и с изменениями, но с сохранением основных деталей, делающих знак бренда узнаваемым, является нарушением авторского права. В связи с чем, также ссылаясь на указанную выше статью, можем заключить, что подача иска со стороны Gucci оправдана, при наличии ссылок на данный законодательный акт и сам факт нарушения авторского права.

Говоря о том, какое решение вынес суд, мы делаем ссылку на ст. 502 указанного закона. Данная статья указывает на возможность вынесения судом запрета. Запрет бывает трёх видов: Temporary restraining order (временный запрет сроком на две недели), Order for Protection (постоянный запрет сроком до одного года) и Harassment Restraining Order (постоянный запрет сроком до двух лет). В настоящем кейсе суд вынес постоянный запрет, который, однако, не подходит ни под одну из этих категорий, так как бренду Guess был вынесен постоянно действующий запрет без каких либо временных ограничений. Данный приказ включал в себя запрет использования в своих изделиях зелено-красно-зеленых полос, а также буквы G в том виде, в котором ее можно перепутать с брендовым знаком Gucci.

Теперь же рассмотрим сумму иска, которая была указана при подаче заявления. Истребуемая сумма компенсации в размере 221 миллиона долларов, согласно ст. 504, была рассчитана исходя из того, какой ущерб понесла фирма истца вследствие нарушения их авторского права. Также в эту сумму могут включаться недополученная прибыль, судебные расходы, а также моральная компенсация, что однако для российского права не характерно, так как в сравнении с американским законодательством, российское право подразумевает возможность истребования моральной компенсации только в случае, когда истцом является физическое лицо.

Исходя из мировой практики, следует отметить, что тот факт, что суд не удовлетворил данную сумму иска и вынес решение о присуждении Gucci гораздо меньшей суммы (4,7 миллиона долларов) компенсации неудивительным, так как зачастую истец намеренно увеличивает цену своего иска, заранее зная, что она будет уменьшена и в таком случае, у него есть гораздо больше шансов получить наиболее удовлетворяющую его компенсацию.

Однако в нашем случае это решение было не окончательным и было изменено путём отмены и вынесения нового решения суда касательно данного дела, в котором сумма компенсации была уменьшена до ≈ 460 тысяч долларов. Это может быть связано с тем, что суд счёл приведённые истцом доводы для такой суммы иска необоснованными либо же счёл, что нарушение авторского права истца ответчиком было совершено непреднамеренно, а в связи с этим, согласно п. 2 ст. 504 Кодекса, суд имеет право по своему усмотрению снизить сумму компенсации вплоть до 200 долларов.

Подходя к заключению, следует отметить, что рассмотренный нами раздел Кодекса содержит достаточное количество статей, которые вполне способны регулировать существующие на данный момент отношения и соответствуют предъявляемым к ним требованиям. Однако, несмотря на это, автор обращает внимание на то, что статьи, регулирующие компенсационные выплаты, их размер и способы расчёта, требуют доработки. На это нам прямо указывает изменение решения суда о размере компенсационной выплаты Gucci. Автор считает, что новым шагом в развитии авторского права может стать уточнение данных положений закона и предоставление общей формы для расчёта цены иска, с целью предотвращения возможности намеренного увеличения суммы компенсации со стороны истца и предоставления суду четкого расчёта

потерь истца связанных с нарушением его авторского права, расчетов его возможной прибыли в случае не нарушения его прав, а так же детализированного описания понесённых им судебных издержек. Автор уверен, что внесение в действующее законодательство таких изменений поможет суду легче приходить к решению о размере компенсации и позволит делать это при вынесении первичного решения и избавит от необходимости пересмотра дел.

Пристатейный библиографический список:

1. Электронный ресурс, URL: <https://www.schifffrinlaw.com/gucci-vs-guess/>
2. Электронный ресурс, URL: <https://legal-patent.com/trademark-law/gucci-and-gues..>
3. Электронный ресурс, URL: <https://www.vogue.co.uk/article/gucci-loses-guess-law..>
4. Электронный ресурс, URL: <https://trademarks.justia.com/861/07/gucci-86107378.h..>
5. Copyright Law of the United States (Title 17) and Related Laws Contained in Title 17 of the United States Code 1967, URL: <https://www.copyright.gov/title17/>



РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Для цитирования: Головачева Т.А., Цветкова Ю.С. Государственная и региональная политика поддержки арктического туризма // Океанский менеджмент. 2021. № 2(11). С. 40-45.

Головачева Т.А.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова,

Кафедра Международного и морского права, бакалавр

Научный руководитель: Цветкова Ю.С.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова,

Кафедра Международного и морского права, старший преподаватель

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ И РЕГИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА ПОДДЕРЖКИ
АРКТИЧЕСКОГО ТУРИЗМА**

Аннотация. В статье рассматривается арктический туризм, как приоритетное направление социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации, а также как объект поддержки государственной и региональной политики.

Ключевые слова. Арктический туризм, арктические территории, государственная и региональная политика.

STATE AND REGIONAL SUPPORT POLICY FOR ARCTIC TOURISM

Abstract. The article discusses Arctic tourism as a priority area of socio-economic development of the Arctic zone of the Russian Federation, as well as an object of support for state and regional policies.

Keywords. Arctic tourism, Arctic territories, state and regional policy.

Арктический туризм в системе политических, экономических задач и стратегических приоритетов занимает важное место в связи с тем, что в последние десятилетия происходят стремительные изменения в практике освоения высокоширотных регионов: экспедиции, туризм, культурные и экологические проекты являются видами социально-экономической деятельности, подтверждающими права и возможности государств управлять устойчивым развитием территорий.

Геополитическое противостояние в Арктике проявилось в конце XIX начале XX века, многие политические заявления и экспедиции предпринимались для закрепления первенства права на суверенное владение акваториями и территориями. Особенно заметными среди попыток достичь превосходства были трагические экспедиции к Северному полюсу: первые из них остались с недоказанными результатами, другие привели к гибели экспедиций. Хотя, по сути, полюс является лишь символом, но в экспедициях он видится не столько точкой на карте, сколько местом, достижение которого доказывало несокрушимую волю и победу человека над силами природы, чаще всего побеждала Арктика но стремление к полюсу и сейчас является одним из сильных мотивов высокоширотного туризма.

Признанное юридическое регулирование границ в Арктике было начато в XX веке, когда с 1904 года Канада стала на картах обозначать свой арктический Сектор, и в дальнейшем последовательно принимались законы, закрепляющие исключительное право страны в Арктике и запрет другим государствам заниматься там какой-либо деятельностью. В Российской империи первым документом явилась нота Министерства иностранных дел от 20 сентября 1916 года, в которой заявлялось о включении в состав территории России всех земель: «расположенных к северу от азиатского побережья Российской Империи». Советская Россия закрепила и расширила правовые решения по охране своих интересов в Арктике.

XX век отразил дальнейшие усилия арктических государств обеспечить свои интересы в высоких широтах. Важным этапом развития геополитических отношений стало заключение Киркенесской Декларации о сотрудничестве в Баренцевом Евроарктическом регионе (1993 г.), это соглашение отчасти реализовало предложения Горбачева М. С., которые стали известны как «Мурманские инициативы» (1987 г.). Инициативы были высоко оценены мировым сообществом, так как предлагали:

- создание безъядерной зоны в Северной Европе;

- ограничение военно-морской активности в прилегающих к Северной Европе морях; мирное сотрудничество по рациональному освоению ресурсов Севера и Арктики; научное изучение Арктики; охрана окружающей среды Севера; открытие Северного морского пути [2, с. 36].

Развитие арктических территорий – сложный процесс реализации политики и стратегических инициатив в демографических, промышленных и других государственных программах. Но поскольку результаты чаще всего отсрочены, а практическое воздействие ведет к пересечению позитивных и негативных последствий, то в научной аналитике и широкой публицистике часто возникает полемика о «бремени пространства», «цены холода», «сибирском (ресурсном) проклятье» как факторах неудач в реализации стратегических решений [1, с. 144].

В связи со спецификой жизнедеятельности человека в Арктике следует подчеркнуть, что развитие туризма здесь во многом зависит от политики государства.

Арктический туризм является актуальной практикой, подтверждающей последовательную хозяйственно-экономическую деятельность государства, которая ориентирована на устойчивое развитие территорий, где социально-культурные приоритеты определяют принципы и содержание основной и обеспечивающей деятельности. Нередко в прессе и медиапространстве возникают споры о роли туризма для достижения устойчивости территории, в дискуссиях высказываются предложения о предоставлении права местному сообществу регламентировать эту деятельность или наоборот, призывают центральную власть создать систему контроля за состоянием туристской деятельности в хрупких экосистемах Арктики. Как показывают исследования, местные жители не против индустрии аквакультуры и туризма, но считают, что у них должна быть возможность защитить свои права на чистый, неизменный ландшафт, что должно быть отражено в нормативных документах государства. С другой стороны, туристы проявляют эгоистическое поведение, когда даже небольшие ограничения в поездке воспринимаются как ограничения персональной свободы, поэтому в туризме очень важен диалог местного сообщества и туроператоров, для которых профессионализм и социальная ответственность бизнеса проявляется тем, что создаются туристские продукты, не наносящие ущерб природе и местной культуре.

Социальное развитие территорий в настоящее время включает несколько аспектов, необходимых и важных для развития туризма.

1. Любая территория представляет собой культурный ландшафт, где природные свойства (гео- и экосистема единого происхождения) были преобразованы антропогенным влиянием. При этом такое влияние может быть и рукотворным (деятельностным) и идейно-символическим, когда формируется образ со сложным ментальным конструктом: например, в прошлом существовал образ северных земель как Беловодья – легендарного края, где царит справедливость и духовное благополучие. В настоящее время идейные символы становятся триггерами арктических брендов:

- «Якутии – Прародина человека» – есть теория о заселении территории еще во времена палеолита;
- «Якутия – алмазный край»;
- «Архангельск – столица русской Арктики» – история города связана с морскими промыслами поморов, а позже знаменитыми арктическими экспедициями;
- «Мурманск – ворота Арктики» – город является базой ледокольного флота, несет функции форпоста арктических морских границ [4, с. 48].

Позиционирование регионов строится, в том числе, на узнаваемых фразах. Их можно разделить на несколько групп (рис. 1).



Рисунок 1 – Символический пантеон арктических территорий (рисунок составлен автором самостоятельно)

Символический дискурс Арктики во многом сложился с расцветом журналистики, а позже медиакоммуникаций. Образы активно используют не только в туризме, но и официальных документах для стратегического позиционирования региона, в рамках которых позже реализуются градостроительные проекты, постепенно складывается направление арктического дизайна как нового осмысления визуальной культуры и образов крайнего севера. И все же проблемы брендинга как медийной технологии и как способа формирования региональной идентичности не схожи между собой, но одновременно негативно влияют на культурное развитие территорий. Исследователи указывают на то, что в этом процессе большую роль играют политические приоритеты и административные задачи, что не позволяет жителям регионов принять искусственные арктические бренды как основу своей северной идентичности [5, с. 122].

Культурные ландшафты являются объектом туристского интереса, но в условиях коммерческого давления и в связи с требованиями стандартного туристского сервиса, развитием технических видов туризма они могут быть значительно изменены, и эти изменения могут вывести траекторию развития к точке невозврата, когда будет утрачена аутентичность культурного ландшафта циркумполярного мира

2. Расселение на арктических территориях представляет собой уникальную демографическую систему, так как на островах Северного Ледовитого океана нет и не было коренных жителей, все населенные пункты представляли собой промысловые базы, а в настоящее время это поселки городского или вахтового типа, обеспечивающие транспортные коммуникации, военные: и научные базы, в том числе национальные природные парки. Малые народы материковой части арктической зоны являются носителями культуры, развитие которой требует дополнительных условий и усилий, так как она значима презентацией консервативных традиций, что вступает в противоречие с индустриальными и постмодернистскими течениями глобальных социокультурных процессов, влияющими на туристские мотивации.

3. Арктические государства сформировали видение устойчивого развития Арктики как природной территории, процессы которой влияют на климат планеты, качество биоресурсов. Поэтому принимаются соглашения декларативного характера о единых принципах хозяйствования в Арктике, прозрачности в принятии целевых

программ и локальных решений. Вместе с тем, ситуация показывает, что страны ведут политику сдерживания интернационализации освоения Арктики, снижения уровня влияния на экономическую и культурную деятельность неарктических государств. Такая политика, с одной стороны, ведет к конкуренции по показателям качества жизни населения арктических земель, но, с другой стороны, нередко усилия носят демонстративный характер, а мероприятия предполагают достижения быстрых и «красивых» эффектов. Туризм находится под влиянием таких подходов в системе его поддержки.

4. Развитие территорий во многом определено социальной мобильностью, насыщенностью культурными событиями, развитием креативной индустрии. Для арктических территорий события, инициирующие стабильный туристский поток, довольно редки. Это связано с тем, что события носят локальный, местечковый характер, а добраться до северных городов и поселков затруднительно (далеко и дорого).

5. Арктический туризм – достаточно молодое направление, и, при первом приближении, складывается впечатление, что его субъекты (туристы, организации и предприятия, государство) смогут учесть и применить опыт туристской деятельности на других территориях, чтобы снизить риски его развития. Однако, именно в арктическом туризме применение стереотипных коммерческих моделей, нерешенность правовых вопросов, пробелы знаний о своеобразии циркумполярного мира приводят к значительному Культурному искажению туристской деятельности.

Чтобы достичь понимания своеобразия арктического туризма как объекта управления, необходимо учитывать, что на него оказывают влияния несколько регулирующих сил (рис. 2).



Рисунок 2 – Комплексная модель управления арктическим туризмом (рисунок составлен автором самостоятельно)

Каждое из указанных в модели направлений имеет собственные задачи и механизмы действия, при этом эти практики не равны по силе воздействия и скорости достижения результатов. Например, управление отдельным арктическим регионом построено на долгосрочных задачах, что закреплено в программах стратегического развития, где выделены количественные хозяйственно-экономические показатели, сроки финансирования, в отличие от указанной выше конкретики, реализация культурной

политики предполагает её вовлеченность в сферу благ, нелинейность и отсроченность ожидаемых изменений, но именно эти изменения являются необходимым условием развития арктических территорий.

Обобщенно можно говорить, что арктический туризм все чаще рассматривается как «мягкая сила» в региональной, национальной политике и геополитике, это в свою очередь меняет его правовое положение, бюджетную и инвестиционную поддержку, а в дальнейшем обеспечивает создание новых программ развития арктического туризма, вовлечению в его сферу всё новых участников с коммерческими и некоммерческими интересами [3].

Поскольку концепция развития АЗРФ входит в состав приоритетных направлений геополитического, экономического и социального управления, то закономерно, что туризм является составной частью федеральных и региональных программ развития территорий, и, соответственно, качество его развития должно отвечать уровню стратегических притязаний России в Арктике. Система государственного управления туризмом в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ) предполагает политику регулирования интересов, поддержку инициативы участников туристской индустрии, а не монопольное конструирование туризма как сегмента экономической и социокультурной деятельности.

Как объект управления арктический туризм:

- регулируется актуальным законодательством Российской Федерации, где принципами являются согласованность и обязательность правовых норм для обеспечения устойчивого долгосрочного развития территорий, а также для повышения качества жизни населения;
- рассматривается через призму сохранения и воспроизводства культуры АЗРФ, обеспечения устойчивого природопользования;
- обладает потенциалом роста за счет научных исследований, инновационных культурно-просветительских, в том числе образовательных проектов;
- требует партнерской практики финансирования: взаимообеспечивающих государственных и частных инвестиций;
- может развиваться только в условиях кластера, когда не-туристские и туристские организации своей работой обеспечивают взаимные экономические выгоды;
- испытывает проблемы из-за несоответствия позитивного бренда арктического туризма и действительного состояния инфраструктуры и качества туристского продукта.

Государственное управление туризмом в Арктике включает следующие направления:

- хозяйственно-экономическое управление территориями, включенными в туристско-рекреационную деятельность;
- формирование правовых и организационных основ пребывания российских и иностранных туристов в местах с хрупкой экологической системой, охраняемого культурного наследия, а также там, где действуют специальные режимы обеспечения безопасности;
- позиционирование бренда российского арктического туризма как культурного феномена;
- реализация: многоцелевых национальных и международных проектов, влияющих на успешное развитие арктического туризма;
- стимулирование и поддержка деловой и общественной инициативы в развитии туризма;
- продвижение интересов местных сообществ, поддержка инвестиций в малые культурные проекты;
- создание условий для развития качества человеческого ресурса, вовлеченного в туристскую деятельность.

Государственная поддержка туризма в Российской Федерации на современном этапе постепенно переходит от стратегических заявлений к повседневной практике. В этой сфере государственного управления есть понимание необходимости специализированной политики, стимулирующими факторами развития арктических территорий является заметный рост интереса к высокоширотной политике, реализация крупных инвестиционных проектов на основе государственного финансирования,

развитие транспортной инфраструктуры, в том числе за счет технического переоснащения Северного морского пути и оборонных объектов. Международные и национальные форумы, научные конференции, медийные проекты об истории и будущем Арктики привлекают общественное внимание и придают импульс инициативным проектам в культуре, искусстве, экологии, образовании и др.

Сдерживающими факторами следует признать то, что принятые стратегические документы по вопросам развития российской Арктики носят в большей мере декларативный характер, многие экономические и социально-культурные задачи перенесены на уровень регионов, которые принимают решения, основываясь на приоритетах локального уровня или с учетом интересов сырьевых предприятий-гигантов, которые определяют не только наполняемость регионального бюджета, но, по сути, формируют техническую и социальную инфраструктуру, обеспечивают качество жизни населения в индустриальных центрах.

Самостоятельные туристы, в том числе объединенные в сообщества, клубы, также ориентированы на сложившиеся, часто экстремальные условия, определяющие интерес к выбранному виду туризма. Понимание сложности организации путешествия в Арктике, её отдаленных и суровых землях и акваториях ведет к росту авторитета и предпринимательского успеха у специализированных экспедиционных компаний, которые предлагают не только транспортные услуги, но и необходимый объем услуг сопровождения, обеспечения туристских групп. Такие компании сотрудничают с научно-исследовательскими организациями, изучающими Арктику.

Пример экспедиций открытого типа, указывает путь объединения возможностей для развития путешествий в Арктике и создания условий для реализации проектов образовательного, событийного и инфраструктурного характера. Долгосрочное сотрудничество, формирование календаря повторяемых событий привлекает не только непосредственных участников таких туров, но и коммерческие структуры, которые могут обеспечить свою долгосрочную работу за счет прогнозируемых потоков туристов. Рациональный подход к инвестиционным проектам повышает их привлекательность как практико-ориентированной деятельности. Так, в настоящее время национальные парки Арктики испытывают проблемы с размещением туристов, строительство отелей или даже гостевых домов является затратным и сложным как с точки зрения самого строительства, так и с точки зрения правового обеспечения стройки на территории национального парка. Выходом может быть размещение туристов на корабле, на котором они прибыли. Но к настоящему времени судно ледового класса, добравшись до Национального парка, например, «Русская Арктика» (Новая Земля, Архангельская область), не может встать на стоянку из-за отсутствия береговой инфраструктуры и соответствующего технического сервиса. Строительство пирса и берегового визит-центра существенно ниже по затратам, чем стационарные сооружения, инвестиционный проект получает отличный прогноз по реализации и долгосрочной востребованности.

Пристатейный библиографический список:

1. Белевских Т.В., Иванова М.В. Освоение арктических территорий: геополитика или геоэкономика? // Север и рынок. Т.3. – 2017. - № 54. – С. 144-153.
2. Кольская энциклопедия (в 5 т.): Мурманские инициативы / отв. ред. В. П. Петров. - Мурманск: РУСМА, 2013.-477 с.
3. Лукин Ю. Ф. Виртуальная реальность мягкой силы в Арктике // Арктика и Север. - 2014. - № 14. [электронный ресурс]. - Режим доступа [<http://narfu.ru/upload/iblock/dla/13.pdf>] (дата обращения 20.05.2021)
4. Российская Арктика в поисках интегральной идентичности / отв. ред. О. Б. Подвинцев - М.: Новый хронограф, 2016. - С. 140.
5. Фельдт И. Н. Образ русского севера и образ Арктики в современной культурной политике Архангельской области//Человек Культура. Образование.-2015.-№3.- С. 122-125.



Информация для авторов

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

На первой странице указывается:

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

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

Учебный центр «Океанский менеджмент»

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

Задача Центра состоит в повышении образования в области морского права.

Основным направлением деятельности является проведение:

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

Наши программы:

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

WWW.OCEANLAW.RU

+7 (812) 495 – 13 - 91