



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

**ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ**

Выпуск 1(6) 2020

Научно-практический журнал

Санкт-Петербург

Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

Выходит с 2017 года (издается ежеквартально)

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

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

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

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: journal@oceanlaw.ru

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

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

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

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

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

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

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

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

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

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

*Статьи публикуются в авторской редакции.
Ответственность за содержание и достоверность сведений, представленных в
материалах, возлагается на авторов.*

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Соколова А.А. Эпидемия коронавируса как форс-мажор в международных перевозках.....	4
Холодкова Е.А. Причины, препятствующие развитию арктического туризма.....	6
Цветкова Ю.С. Некоторые вопросы, связанные с введением ограничений для посетителей Арктики и Антарктики.....	9

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Бразовская Я.Е. Актуальные проблемы правового регулирования арктического судоходства.....	12
Гревцов О. В. От метода познания к методологии национальной морской политики.....	17
Зайцева А.И. Некоторые аспекты правового регулирования дноуглубительных работ в морском порту...	22
Рябова Е.А. Правовое регулирование предотвращения незаконных актов в отношении морских судов...	25
Скаридова М.А. Детерминация юридического содержания основных понятий, могущих быть использованными в договорах перевалки грузов на морских месторождениях.....	30
Сторожева К.В. Некоторые вопросы правового регулирования новых технологий в судоходной отрасли.....	34

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Овчинникова Е.В. Правовое регулирование и правоприменительная практика в отношении некоторых норм авторского права на примере сравнительного анализа правовых актов и судебных прецедентов в Российской Федерации и Соединенных Штатах Америки.....	39
Протопопова П.О. Великобритания: что значит Brexit для иностранных инвесторов?	42
Кадомова А.Е. Некоторые аспекты экологического права стран СНГ.....	44

РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С. Концепция «нового порта» в организационной структуре береговых объектов по маршруту СМП.....	48
Информация для авторов.....	57

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Соколова А.А.

Студент ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

ЭПИДЕМИЯ КОРОНОВИРУСА КАК ФОРС-МАЖОР В МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ¹

Аннотация: Коронавирус ударил по различным сферам бизнеса в разных странах мира. В первую очередь пострадал туризм и грузоперевозки в другие страны. Основной задачей данной статьи является рассмотрение вопроса влияния пандемии на ситуацию, складывающуюся в сфере международных перевозок на данном этапе и применение в данных условиях обстоятельств, исключающих ответственность сторон.

Ключевые слова: форс-мажор, непреодолимая сила, международное право, международные перевозки, правовой аспект.

CORONAVIRUS AS FORCE MAJEURE

Summary: Coronavirus has hit various areas of business in different countries of the world. First of all, tourism and cargo transportation to other countries suffered. The main objective of this article is to consider the situation in the field of international transport, depending on the circumstances, excluding the liability of the parties.

Keywords: force majeure, international law, international transport, legal aspect.

В регулировании международных отношений имеют место быть ситуации, препятствующие своевременному исполнению обязательств: обстоятельства непреодолимой силы, или форс-мажор. Таким образом, возникает необходимость определения прав и обязанностей субъектов права в случае непредвиденных событий.

Термин «форс-мажор» в международном праве следует трактовать как обстоятельства, независимые от воли сторон (например, стихийное бедствие или эпидемия) [1]. Возникновение конкретных обстоятельств в мире могут быть основанием для освобождения от ответственности за неисполнение договорных обязательств.

Одним из таких обстоятельств принято считать эпидемию на территории стран и континентов. Актуальной проблемой на сегодняшний день является появление вспышки инфекции COVID-19 [2].

Из средств массовой информации известно, что в конце декабря 2019 года в Китае обнаружили первые случаи пневмонии неизвестного происхождения, которые связаны с местным рынком животных и морепродуктов. 31 декабря 2019 года Китай заявил о вспышке неизвестной пневмонии Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ), а уже 30 января 2020 года ВОЗ признала появление нового коронавируса чрезвычайной ситуацией, имеющей международный масштаб и значение [3].

Под международными перевозками понимается перевоз груза и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемый на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями, осуществляемый передвижением воздушным, железнодорожным, морским и иным видом транспорта.

Одними из самых первых мер, принятых в связи прекращением распространения инфекции COVID-19, были ограничения авиасообщений, а затем и тотальное прекращение международных рейсов между странами всего мира. В борьбе с вирусом государства один за другим начали закрывать границы, а также отменять перелеты граждан и перевозку товаров.

Для того, чтобы применить положения о форс-мажоре сторонам сделки/договора прежде всего необходимо определить условия договора. Этот пункт должен быть прописан надлежащим образом с подробным перечислением обстоятельств, которые можно считать форс-мажорными. Как правило, пункт о форс-мажорных обстоятельствах является стандартным. Если же в договоре отсутствуют определённые конкретные обстоятельства, то необходимо оценить перспективы решения вопроса с учетом тех формулировок, что внесены в договор, и выработать оптимальный путь решения проблемы.

06 апреля 2020 Минтранс РФ сообщил, что авиаперевозчики обязаны компенсировать полную стоимость невозвратных авиабилетов [4]. Таким образом в связи с обстоятельствами, связанными с инфекцией COVID-19 многим гражданам пришлось оформлять заявку на возврат денежных средств или обмен авиабилетов на более поздний срок.

Сложившаяся ситуация в мире, а именно вспышка эпидемии попадает под обстоятельства форс-мажора, поэтому в случае невозврата гражданину денежных средств, он может подать на компанию иск в суд. Речь идёт именно о тех временных промежутках, когда какое-либо

¹ Научный руководитель - Старший преподаватель Кафедры морского и международного права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова Цветкова Ю.С.

запланированное путешествие должно было проходить в период введения чрезвычайного положения, карантина, закрытие границ в других странах, либо внутри страны.

В любом бизнесе всегда присутствует вероятность рисков и кризисов. Я считаю, что форс-мажор необходим для того, чтобы проработать линию защиты для каждой стороны. Невозможность исполнения обязательства должна быть связана с конкретными обстоятельствами, которые не зависят от воли и сознания участников гражданского оборота. Законодатель должен предоставить им юридическую защиту.

Для признания ситуации форс-мажором требуется обратиться в добровольное негосударственное объединение предпринимателей Торгово-промышленную палату РФ, которая ведёт активную деятельность по выдаче заключения об обстоятельствах непреодолимой силы по договорам и консультированию субъектов предпринимательской деятельности по вопросам форс-мажорных обстоятельств.

Рассмотрим правовые аспекты. Законодательство РФ предусматривает исключительно общее определение форс-мажора. Законодатель не называет форс-мажор буквально, а использует понятие «непреодолимая сила». Списки обстоятельств, подходящие под критерии непреодолимой силы в законе, не прописываются. Это связано с тем, что каждый конкретный случай осуществляется индивидуально.

Так, например, п. 3 ст. 401 Гражданского кодекса РФ[5] устанавливает, что к форс-мажорным обстоятельствам не относятся нарушение обязанностей со стороны контрагентов должника, отсутствие на рынке нужных для исполнения товаров, отсутствие у должника необходимых денежных средств. Таким образом при подписании договора стороны руководствуются свободой и просматривают условия форс-мажора поверхностно. Разъяснение данного вопроса содержится в судебных актах Верховного Суда РФ. Так, п. 8 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2016 года № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса РФ об ответственности за нарушение обязательств»[6] разъяснено, что в силу пункта 3 статьи 401 Гражданского кодекса РФ важно наличие двух аспектов:

1. Чрезвычайность - исключительные обстоятельства, превосходящие обычную меру.
2. Непредотвратимость - участники сделки/договора не могли предвидеть и избежать наступления обстоятельств и их последствий.

Из примеров судебной практики стороны могут учитывать, как форс-мажор: пожары, смерть гражданина, стихийные бедствия, эпидемии, судебное разбирательство, забастовки, ограничения перевозок, запретительные меры государств.

Рассмотрим несколько судебных споров, касающихся непреодолимой силы:

1. Определение Верховного Суда РФ от 01.09.2015 № 303-ЭС15-5226 в рамках решения Верховного Суда РФ о взыскании убытков Судебная Коллегия по экономическим спорам решила, что штормовая погода в связи с которой утонул плавучий док относится к обстоятельствам непреодолимой силы.
2. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 09.12.2015 № Ф05-16473/2015 гласит, что Арбитражный суд Московского округа отказал в возмещении убытков в порядке суброгации из-за того, что случай был признан страховым и наступил в результате выпадения аномальных атмосферных осадков – непреодолимой силы.

Воздушный Кодекс РФ также регулирует вопросы форс-мажорных обстоятельств. П. 3 ст.116 ВК РФ[7] гласит, что эксплуатант должен возместить вред, который причинён при эксплуатации воздушного судна, если он не докажет, что вред возник по причине непреодолимой силы.

Международное право регулирует подобные обстоятельства достаточно детально. Принципы международных коммерческих договоров (принципы УНИДРУА) от 1994 года в п. 1 ст. 7.1.7. данного документа устанавливает, что сторона освобождается от ответственности за неисполнение обязательств, если она докажет, что это неисполнение вызвано препятствием вне ее контроля[8].

Первым документом, регулирующим вопрос международных воздушных перевозок стала Варшавская конвенция от 1929 года. Положения ст. 20 документа гласят о том, что перевозчик не несет ответственность, если будет доказано, что им были приняты необходимые меры для того, чтобы избежать вреда или что им было невозможно их принять[9].

В заключение ко всему вышесказанному можно сделать вывод о том, в законодательстве РФ детально не установлены нормы права, регулирующие возникновение форс-мажорных обстоятельств, что влечёт за собой необходимость более подробного описания и проработки нормативно-правовой базы в данной сфере. Полагаю, что для разрешения существующей проблемы государству необходимо:

1. Установить в законодательстве РФ понятие «форс-мажор», а также его основные критерия и условия возникновения.

2. Разработать нормативную базу, которая бы предусматривала меры поддержки в условиях наступления форс-мажора.

Участникам гражданского оборота необходимо:

1. При заключении договора/ сделки участникам нужно определить список специальных условий относительно рисков, связанных с форс-мажорными-обстоятельствами.
2. Участники должны определить и предусмотреть возможность перераспределения имущественных потерь.

Таким образом, в конкретных «форс-мажорных» обстоятельствах или в условиях кризиса каждая сторона при заключении договора/сделки будет предполагать и знать, какие основные риски она на себя принимает и каков их объём.

Пристатейный библиографический список:

1. Форс-мажор в международном контракте. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL <https://yana-property.com/lifestyle/blog/mnenye-ekspertov/fors-mazhor-v-mezhdunarodnom-kontrakte/> (дата обращения 04.04.2020)
2. Прокопенко И. Коронавирус. Вирус-убийца. М.: Эксмо-Пресс, 2020 г.
3. Интерфакс [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.interfax.ru/world/693442> (дата обращения 04.04.2020)
4. Министерство транспорта Российской Федерации. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL:<https://mintrans.ru/>(дата обращения 08.04.2020)
5. Гражданский кодекс Российской Федерации от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ (в ред. 01 января 2020 г.) // БД Консультант Плюс
6. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2016 № 7 (ред. от 07.02.2017) «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств» // БД Консультант Плюс
7. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 18.02.2020) // БД Консультант Плюс
8. Принципы международных коммерческих договоров (Принципы УНИДРУА) от 1994 г.
9. Варшавская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Гамбургские правила) от 1929 г
10. Скаридов А.С. Морское право. Учебник для магистров. М.:Юрайт, 2017

Холодкова Е.А.

Студент ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ПРИЧИНЫ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЕ РАЗВИТИЮ АРКТИЧЕСКОГО ТУРИЗМА¹

Аннотация: На протяжении нескольких веков ученых и исследователей привлекал этот северный регион. В наше время он привлекает не только деятелей науки, но и простых туристов. В данной статье представлены результаты анализа причин, препятствующих развитию арктического туризма в России.

Ключевые слова: Арктика, арктический туризм, северный регион.

BARRIERS TO THE DEVELOPMENT OF ARCTIC TOURISM

Summary: For several centuries, scientists and researchers attracted this northern region. Nowadays, it attracts not only scientists, but also ordinary tourists. This article presents the results of an analysis of the reasons hindering the development of Arctic tourism in Russia.

Keywords: Arctic, Arctic tourism, Northern region.

Арктика – северная полярная область Земли, включающая окраины материков Евразии и Северной Америки, почти весь Северный Ледовитый океан с островами и прилегающие к нему части Атлантического и Тихого океанов, по суше ее границы проходят по южной оконечности зоны тундры. Площадь Арктики составляет около 27 млн. км².

Арктика – с одной стороны один из труднодоступных регионов Земли с суровым холодным климатом, а с другой стороны это территории с уникальными природными ландшафтами. Привлекательность арктическим просторам придают бескрайние ледяные поля, айсберги, невероятная тишина, возможность наблюдения за морскими животными в естественной среде их обитания. Любители экстрима отправляются сюда, чтобы пережить незабываемые и захватывающие приключения, получить новые знания об уникальных природных явлениях и процессах. Привлекательность арктических просторов открывает и большие перспективы для развития арктического туризма.

¹ Научный руководитель - Старший преподаватель Кафедры морского и международного права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова Цветкова Ю.С.

Первый туристический круиз в Арктику был организован в 1966 году на теплоходе «Вацлав Воровский». После этого было долгое затишье, и лишь в начале 2000 года спрос на арктический туризм снова возобновился. Арктический туризм в России является новым и перспективным направлением туристической отрасли. По статистике Ростуризма – к началу 2000 годов около 90% участников арктических круизов составлял иностранные туристы, а в настоящее время число россиян в таких поездках значительно возросло. Примерно 20-30% от общего числа участников групповых круизов составляют россияне.[1]

Несмотря на то, что туристов с каждым годом становится все больше, существует множество проблем, которые препятствуют развитию рекреационной деятельности Арктики. Целью данной статьи является выявление основных причин, которые препятствуют развитию арктического туризма в России.

Туристская отрасль в Российской Арктике находится в начале своего формирования. Отсутствует территориальная организация туризма, хотя интерес к Арктике, как уникальному туристскому региону растет год от года.

Главными причинами, препятствующими развитию Арктического туризма в России, являются низкая транспортная доступность и отсутствие в арктическом регионе развитой туристической инфраструктуры: портов, аэродромов, туристических баз, гостиниц и т.д. Как следствие путешествие в северный полярный регион становится труднодоступным и дорогим. Это, прежде всего, связано с тем, что чаще всего доставка туристов производится на ледоколах, что уже является дорогостоящим транспортом для перевозки. Например, туристическая компания «ИТС-Тур» предлагает круиз «На Северный полюс на атомном ледоколе «50 лет Победы» на 12 дней за 2 миллиона рублей или 30 000 долларов без переезда [2]. Но не у всех россиян найдутся такие деньги.

Для уменьшения влияния данных проблем требуется комплексный подход. По мнению автора, в первую очередь, необходимо повысить транспортную доступность и увеличить количество туроператоров. Увеличение числа портов и аэродромов и создание на рынке туроператоров здоровой конкуренции поможет в развитии тенденций к снижению цен на круизы в Арктику.

В настоящее время сейчас существует всего несколько туроператоров: «ИТС-Тур», «Петротур», «Эйм-Травел». Малое количество компаний приводит к монополизации рынка арктического туризма, что приводит к значительному увеличению цены за путёвку.

Снизить цены поможет и увеличение числа ледоколов, на которых туристы смогут добираться до Арктики. В настоящее время есть всего 2 судна, которые совершают круизы это - атомное судно «50 лет Победы», атомный ледокол, который получил туристический сертификат и возит пассажиров – в этот момент это пассажирское судно, и российское научно-исследовательское судно «Профессор Хромов».

Также необходимо отметить, что в настоящее время в России идет активное развитие северных полярных территорий. Это связано с освоением арктического шельфа, на котором были открыты богатые месторождения природных ресурсов. В связи с этим происходит восстановление сетей аэродромов, которые использовались ещё в советском союзе, идет активное строительство ледокольного флота. Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, Стратегией развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, Стратегией социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа до 2020 предусматривается строительство глубоководного района морского порта Архангельск. Район планируется построить вблизи маяка на мысе Куйский. Площадь глубоководного порта составит 270 га, в том числе 150 га придется на искусственные участки земли. Планируется строительство подходного канала длиной около 10 км и шириной 160 м. Все благоприятно скажется на развитии арктического туризма в России.[3]

Нельзя обойти стороной и проблему недостаточного количества профессиональных кадров (гидов), способных провести туристам экскурсию в суровых климатических условиях. Собрать группу людей, которые готовы отдать большие деньги за воплощение своей мечты можно, но, сколько найдется людей, готовых нести ответственность за жизни людей, если вдруг с ними может что-то случиться. Проблема безопасности туристов является основополагающей в организации туристических перевозок. Решая данную проблему необходимо в первую очередь создать комплекс аварийно-спасательных центров МЧС. Такие центры уже были созданы в Нарьян-Маре и Архангельске. Есть экстремальный вид туризма, которым занимаются индивидуальные туристы, в этой ситуации проблемы безопасности должны брать на себя сами туристы, но что касается организованных круизов, должны быть разработаны определенные нормы и положения о безопасности.

Проанализировав многие источники, можно сделать сказать, что самыми популярными направлениями арктического туризма является: Северный полюс, Шпицберген, Земля Франца-Иосифа, остров Врангеля.

Среди них самый популярный - Северный полюс, потом идёт остров Врангеля по количеству посетивших его россиян, третьим - Шпицберген, а затем - Земля Франца-Иосифа (два круиза в год). Данный список популярных мест основывается на доступности для посещения туристами. В этих направлениях виднеется острая проблема с нехваткой инфраструктуры и особенностью природных условий. Арктику в данных регионах следует посещать в летний период, но он слишком короткий, может длиться от нескольких дней до месяца. Наиболее тёплый арктический период – июль. В этот период температура от 0–10 градусов по Цельсию. Зимой посетить арктическую пустыню рискнёт не каждый, ведь температура зимой здесь достигает, в некоторых районах, до - 60 градусов по Цельсию. Да, многих и привлекают именно такие суровые условия, это некая проверка на прочность, но таких смельчаков единицы.

На российской части Шпицбергена отремонтировано лишь несколько гостиниц, появился ресторан. На Земле Франца-Иосифа нет ничего, кроме маленькой научной станции, на которой живут два человека, это необитаемый остров, архипелаг. На Новой Земле, Северной Земле, Новосибирских островах, на острове Врангеля туристическая инфраструктура отсутствует.

Ещё одно направление это так называемый «русский арктический туризм». Многие Российские материки и города расположены за полярным кругом, здесь, конечно, не такой суровый климат, и нет такого животного разнообразия как в Арктике, но это направление является не менее популярным. К туристическим маршрутам относятся: Мурманская область, республика Карелия, Архангельская область, Ямало-Ненецкий автономный округ, Красноярский край, Республика Саха (Якутия) и Чукотский автономный округ.

Существенную роль в развитии арктического туризма играет национальный парк «Русская Арктика», учреждённый распоряжением Правительства РФ 15 июня 2009 года. В 1994 году с целью восстановления и сохранения уникальной арктической природы на территории архипелага создан заказник. 25 августа 2016 года постановлением Правительства РФ территория заказника «Земля Франца-Иосифа» была включена в границы национального парка «Русская Арктика». Одной из основных задач этого парка является выполнение мероприятий, направленных на сохранение природных и историко-культурных ценностей. Именно в здесь живут такие редкие и вымирающие виды животных как белый медведь, атлантический морж, гренландский кит и нарвал, полярная белая чайка.

Статистика показывает, что данные заповедные места весьма популярное место отдыха туристов. Так в летние сезоны 2011-2018 гг. арктические круизы с посещением Земли Франца-Иосифа и северной оконечности Новой Земли составили в общей сумме более 6,5 тысяч человек из 70 стран. Количество посетителей в 2013 г. – 639 человек; в 2014 г. – 738 человек; в 2015 г. – 1225 человек; в 2016 г. – 954 человека, 2017 г. – 1142 человека.[4] За период 2018 года парк «Русская Арктика» посетило 1079 человек. Сюда заходили круизные суда, следовавшие по трём маршрутам: 5 – к Северному полюсу с заходом на Землю Франца-Иосифа на атомном ледоколе «50 лет Победы»; 3 – на теплоходе «Sea Spirit» по маршруту Шпицберген – Земля Франца-Иосифа; 1 рейс – на судне «Бремен» выполнен по Северному морскому пути. Также в статистику вошёл рейс «Арктического плавучего университета».

По мнению руководителей Федерального агентства по туризму – арктический туризм на российском севере в перспективе может обеспечить доход не меньше, чем добыча полезных ископаемых. Ведь Арктика - это край небывалых красот, удивительного ландшафта, во многих местах еще не тронутая человеком, это край суровых ветров и сильных морозов, место обитания диких животных, которых нигде больше нельзя встретить. Арктика - это территория активного отдыха и незабываемых приключений.

Анализ причин, препятствующих развитию арктического туризма, показал необходимость комплексного подхода в решении этих проблем: необходимо улучшить состояние туристической инфраструктуры, увеличить число туроператоров и количество квалифицированных профессионалов, которые будут способных организовать и обеспечить интересное и безопасное путешествие в этих уникальных местах. Это, по мнению автора, позволит сделать данное туристическое направление более доступным и привлекательным для широкого слоя населения нашей страны. А это в свою очередь будет способствовать развитию Русскому арктическому туризму.

Пристатейный библиографический список:

1. Васильева И.О., Муратова Развитие туризма в Арктике автор // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. DOI: 10.18454/IRJ.2227-6017
2. Информационная система турфирм [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://tour-spb.ru/Arctic>
3. Арктика [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Арктика>
4. Национальный парк «Русская Арктика» [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.rus-arc.ru/ru/Tourism/Statistics>

5. Арктический туризм в России / отв. редактор Ю.Ф. Лукин; составитель туристского справочника по регионам Н.К. Харлампьева; Сев. (Арктич.) федер. ун-т; Санкт-Петерб. гос. ун-т. Архангельск: САФУ, 2016. 256 с.
6. Полярное право. Монография / Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С., Скаридова М.А. М: Юстиция, 2017.
7. Скаридов А.С. Морское право. Учебник для магистров. М.: Юрайт, 2017
8. Информационная система турфирм [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://tour-spb.ru/Arctic> (дата обращения 13.04.2019)
9. Перспективы развития Арктического туризма [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://rusunion.com/perspektivy-razvitiya-arkticheskogo-turizma> (дата обращения 13.04.2019)
10. Алексей Миронов: В Арктике должны быть доступные туристам аэродромы с регулярным авиасообщением [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://ru.arctic.ru/analytic/20150527/11968.html> (дата обращения 09.04.2019)
11. История освоения Арктики. РИА НОВОСТИ [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: https://ria.ru/arctic_spravka/20100415/220156203 (дата обращения 09.04.2019)
12. История исследования Арктики [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://будущее-арктики.рф/istoriya-issledovaniya-arktiki> (дата обращения 07.04.2019)
13. Скупов Б. Наша Арктика. Ускоряем развитие своих территорий [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://ardexpert.ru/article/8049> (дата обращения 07.04.2019)
14. Цветкова Ю.С. К вопросу об арктическом туризме в российском законодательстве // Евразийский юридический журнал № 6(121). 2018. С.46-47

Цветкова Ю.С.

Старший преподаватель

Кафедры морского и международного права

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С ВВЕДЕНИЕМ ОГРАНИЧЕНИЙ ДЛЯ ПОСЕТИТЕЛЕЙ АРКТИКИ И АНТАРКТИКИ

Аннотация: в статье автор проводит аналогию между существующими ограничениями для посетителей Арктики и Антарктики, анализирует связь необходимых запретов с опасностями для человека и окружающей среды.

Ключевые слова: Арктика, Антарктика, полярный туризм.

SOME ISSUES RELATED TO THE INTRODUCTION OF RESTRICTIONS FOR VISITORS TO THE ARCTIC AND ANTARCTIC

Summary: In this article, the author draws an analogy between the existing restrictions for visitors to the Arctic and Antarctic, analyzes the relationship of the necessary prohibitions with the dangers to humans and the environment.

Keywords: Arctic, Antarctic, polar tourism.

Последнее десятилетие набирают все большую популярность круизы в полярные регионы. Причем интерес вызывает не только Арктика, но и расположенная в южном полушарии Антарктика.

Оба региона характеризуются суровыми климатическими условиями, удаленностью территорий и высокими рисками для жизни и здоровья человека.

Разумно предположить, что, учитывая специфику полярных регионов и неразрывную связь между действиями человека и его безопасностью, а также состоянием окружающей среды, на данных территориях должны действовать дополнительные требования и правила посещения данных регионов

Различные правовые режимы Арктики (секторальный принцип деления территории и действие национальных норм приарктических государств) и Антарктики (является нейтральной территорией, свободной от суверенитета какого-либо государства на время действия Договора об Антарктике¹, действуют международные документы).

Суровые климатические условия в Арктике являются не только самостоятельной угрозой для людей, но и могут усугубить воздействие других опасных факторов. Так, например, промышленное освоение Арктики повышает риск техногенных катастроф, потенциальными источниками которых являются АЭС, реакторы судов атомного флота, предприятия нефтегазодобычи. В условиях арктического холода, связи зимнего сезона с полярной ночью, огромных безлюдных пространств и малонаселенных районов, часто недоступных для скорой медицинской помощи из-за отсутствия дорог, даже не очень крупная техногенная авария может стать причиной практически моментальной гибели людей.

¹ Ст. 4 Договора об Антарктике (Подписан в г. Вашингтоне 01.12.1959) (с изм. от 04.10.1991).

Сейчас также на международном уровне активно обсуждается проблема радиационной безопасности в Арктике, так как Арктика состоит из территорий разных стран, в которых функционируют потенциально опасные объекты - атомные электростанции, атомные ледоколы и атомные подводные лодки. Существует и проблема захоронения ядерных отходов. Радиационные объекты в Финляндии, США, России (Кольская и Билибинская АЭС) и других Евроарктических регионах достаточно защищены, и сфера радиационной безопасности находится под международным контролем. Тем не менее, на примере Японии риск радиационных аварий исключить нельзя¹.

Следует принимать во внимание и расширение масштабов добычи нефти и, в связи с этим, обсуждение планов создания плавучих мобильных АЭС для снабжения энергоемких поселений. Поскольку радиационные аварии имеют трансграничный характер, спасательные подразделения должны быть готовы к ведению работ в условиях радиационного загрязнения местности с риском лучевого воздействия. Подтверждением такой необходимости являются не только события на Фукусиме, но и случившийся 29 декабря 2011г пожар на подводной лодке «Екатеринбург» в Мурманской области.

Еще одной причиной для обращения за медицинской помощью при нахождении в высоких широтах может стать отравление угарным газом (монооксидом углерода, СО). Такое отравление происходит, как правило, в закрытых, плохо вентилируемых укрытиях при небрежном обращении с огнем. Однако, на сегодняшний день, не существует ни одного документа, который был регулировал вопросы обращения с огнем на Арктических территориях.

В это же время, Министерством природы России в 2014 году утверждены правила обеспечения деятельности в Антарктике, которые, в частности, запрещают курить и пользоваться огнем в Антарктике, за исключением специально отведенных и организованных для этого мест².

Данный документ предусматривает при организации поездки в Антарктику обязанность оператора по необходимости организации³:

- наличия средств для оказания первой медицинской помощи, а также наличие в составе участников деятельности в Антарктике специалиста, прошедшего специализированное обучение по оказанию неотложной медицинской помощи;

- наличия в составе участников деятельности в Антарктике не менее двух участников деятельности, имеющих навыки вождения в полярных районах или в районах, близких по природно-климатическим условиям, на каждую единицу транспортного средства в случае использования транспортных средств для осуществления деятельности в Антарктике.

При этом ни один документ в российском или международном законодательстве не содержит подобных требований к организации поездок в Арктический регион. На данный момент, единственным нормативным актом в этой области является Полярный кодекс⁴, однако предусмотренные им требования относятся к состоянию эксплуатирующихся в полярных водах морских судов.

Отсутствие каких-либо единых правил пребывания на Арктической территории вызывает опасения и у российского отделения Всемирного фонда дикой природы – после инцидента с раненой медведицей на острове Врангеля в 2015 году⁵, зоозащитники обращались в Минприроды с просьбой издать приказ об утверждении правил пребывания людей в Арктике. В том числе, ввести запрет на прикармливание животных. Так, в Правилах обеспечения деятельности в Антарктике закреплен запрет на приближение к животным и птицам менее 15 метров.

Ответственность для российских граждан и юридических лиц за причинение вреда Антарктике устанавливается Федеральным Законом «О регулировании деятельности российских граждан и российских юридических лиц в Антарктике»⁶.

В Арктике же в настоящий момент нет подобных ограничений на законодательном уровне. ФГБУ «Национальный парк «Русская Арктика» регламентирует места для высадок и правила их посещения, которые, впрочем, не закреплены в каких-либо нормативных документах и носят характер рекомендаций. Так, например, в охранной зоне лежбища на острове Аполлонова может находиться одновременно не более двух лодок с посетителями, заход судов, в т.ч. яхт, запрещен, на острове Чампа рекомендовано не наступать на участки с растительностью, а в Бухте Тихая посетителей просят не кормить песцов, чтобы животные не привыкали к человеку. Также

¹ Арктика без опасности: материалы ФГБОУ ВПО Санкт-Петербургский ГПС МЧС России [электронный ресурс]. Режим доступа [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://arctica.igps.ru/survival/info/7>

² Приказ Минприроды России от 26.05.2014 № 235 Об утверждении правил обеспечения безопасности деятельности в Антарктике и правил обеспечения безопасности объектов, используемых при осуществлении такой деятельности

³ п.3 там же

⁴ Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс). Резолюция MSC.385(94) от 21.11.2014 года

⁵ Медведь с острова Врангеля разбудил экологов // Коммерсант, 25.12.2015 г. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2887237>

⁶ Федеральный закон «О регулировании деятельности российских граждан и российских юридических лиц в Антарктике» от 05.06.2012 № 50-ФЗ (последняя редакция)

запрещается перемещение и изъятие объектов живой природы с территории Парка. Однако никаких санкций какими-либо документами за нарушение данных правил не установлено.

Отдельной попыткой ввести правила для посещения отдельно взятых арктических территорий можно считать принятые в 2019 году Правила посещения береговых лежбищ моржей на территории Ненецкого автономного округа¹.

Также стоит отметить, что в 2017 году Ассоциация операторов арктических экспедиционных круизов (АЕСО) запретила туристам пускать дроны над Арктикой², так как, по словам менеджера АЕСО Эдды Фальк, «дроны могут упасть в воду и загрязнить ее».

Однако все это – лишь точечные попытки ввести ограничения для посетителей арктических территорий, и необходимо создание единого свода правил, возможно, на международном уровне, учитывая повышающийся интерес туристов к Арктике.

Считаем, что опыт по созданию свода правил для посетителей Антарктики можно частично перенять для Арктического региона.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что для сохранения окружающей среды полярных регионов в условиях роста туристической активности, а также сохранения человеческой жизни, необходимо на законодательном уровне вводить ограничения при посещении данных областей, связанные с требованиями к медицинскому оснащению туристических групп, введению законодательного запрета на контакт с живой и неживой природой и ответственности физических и юридических лиц за нанесение ущерба.

Пристатейный библиографический список:

1. Договор об Антарктике (Подписан в г. Вашингтоне 01.12.1959) (с изм. от 04.10.1991) // СПС Консультант-Плюс.
2. Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс). Резолюция MSC.385(94) от 21.11.2014 года // СПС Консультант-Плюс.
3. Федеральный закон «О регулировании деятельности российских граждан и российских юридических лиц в Антарктике» от 05.06.2012 № 50-ФЗ // СПС Консультант-Плюс.
4. Приказ Минприроды России от 26.05.2014 № 235 «Об утверждении правил обеспечения безопасности деятельности в Антарктике и правил обеспечения безопасности объектов, используемых при осуществлении такой деятельности» // СПС Консультант-Плюс.
5. Приказ Департамента природных ресурсов, экологии и агропромышленного комплекса Ненецкого автономного округа от 18.03.2019 г. №10-пр «О внесении изменений в отдельные приказы Департамента природных ресурсов, экологии и агропромышленного комплекса Ненецкого автономного округа». // СПС Консультант-Плюс.
6. Полярное право. Монография / Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С., Скаридова М.А. М: Юстиция, 2017
7. Скаридов А.С. Морское право. Учебник для магистров. М.: Юрайт, 2017
8. Материалы конференции «Арктический морской туризм как драйвер развития Мурманской области», 2017 год. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: https://minec.gov-murmman.ru/activities/week/news_vi_mmdn/233743/ (дата обращения 20.10.2019 г.)
9. Медведь с острова Врангеля разбудил экологов // Коммерсант. 25.12.2015. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2887237> (дата обращения 20.10.2019 г.)
10. Арктика без опасности: материалы ФГБОУ ВПО Санкт-Петербургский ГПС МЧС России. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://arctica.igps.ru/survival/info/7> (дата обращения 20.10.2019 г.)



¹ Приказ Департамента природных ресурсов, экологии и агропромышленного комплекса Ненецкого автономного округа от 18.03.2019 г. №10-пр «О внесении изменений в отдельные приказы Департамента природных ресурсов, экологии и агропромышленного комплекса Ненецкого автономного округа».

² Материалы конференции «Арктический морской туризм как драйвер развития Мурманской области», 2017 год.

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО**Бразовская Я.Е.**

доцент

кафедры Международного и морского права
ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова**АРКТИЧЕСКОЕ СУДОХОДСТВО - АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ¹**

Аннотация: Судоводство в целом, и коммерческое судоводство в северных регионах, в частности является наиболее перспективным средством доставки грузов, для которого представляется важным наличие современного нормативно-правового регулирования. Сегодня Российская Федерация даже с учетом сложной геополитической обстановки стремительно наращивает свой потенциал, в том числе для достижения поставленных целей повышения объема грузопотока по Северному морскому пути. Автор рассуждает на тему целесообразности развития нормативно-правовой базы, регулирующей транспортировку груза морским транспортом в арктическом регионе.

Автор считает, что на правовом уровне следует уделить большее внимание, предотвращению возможных негативных последствий, предъявляя повышенные требования к безопасности судоводства применительно к судам совершающим международные рейсы в полярных водах. Делается вывод о том, что не достаточно принятие новых международных требований, направленные на обеспечение безопасности судоводства, необходим жесткий контроль соблюдения уже существующих нормативных документов. И одним из механизмов контроля за соблюдением правил ИМО в Арктике может быть консолидированный контроль судов в портах со стороны арктических государств.

Ключевые слова: перевозка грузов, арктическое судоводство, морское право, безопасность судоводства, контроль.

ACTUAL PROBLEMS OF LEGAL REGULATION ARCTIC SHIPPING

Summary: Shipping in general, and commercial shipping in the northern regions, in particular, is the most promising means of delivery of goods, for which the presence of modern legal regulation is important. Today, the Russian Federation, even taking into account the difficult geopolitical situation, is rapidly building up its potential, including to achieve the goals set for increasing the volume of freight traffic along the Northern Sea Route. The author argues on the topic of the expediency of developing a regulatory framework governing the transportation of goods by sea in the Arctic region.

The author considers that more attention should be paid at the legal level to the prevention of possible negative consequences, imposing increased requirements for the safety of navigation in relation to ships operating international voyages in polar waters. It is concluded that the adoption of new international requirements aimed at ensuring the safety of navigation is not enough, strict control over compliance with existing regulatory documents is required. And one of the mechanisms for monitoring compliance with IMO rules in the Arctic may be the consolidated control of vessels in ports by the Arctic states.

Keywords: cargo transportation, Arctic shipping, maritime law, shipping safety, control.

Судоводство - плавание судов по водным путям, в зависимости от района плавания различают морское, внутреннее и смешанное плавание, по функциональному признаку - коммерческое, промысловое и др.

Общепринятым считается, что в древности судоводство по рекам, озёрам и морям осуществлялось вдоль побережья с помощью береговых ориентиров, развитие мореходной астрономии, применение компаса и совершенствование конструкции судов вывели судоводство в открытое море и океаны. Развитие судостроения и заинтересованность в проникновении в ледяные широты позволили в 1899 г. спустить на воду арктический ледокол «Ермак», который стал первый в мире ледоколом, способным форсировать тяжелые льды.

Первое коммерческое плавание в арктических водах произошло в 1935 г.², когда грузовое плавание совершил лесовоз «Ванцетти» и «Искра» из Ленинграда во Владивосток по Северному морскому пути.

О коммерческом судоводстве в северных широтах, по трассам Северного морского пути стало возможным говорить с появлением в 1956 г. первого в мире ледокола с атомной энергетической установкой «Ленин». По данным ФГКУ «Администрация Севморпути», ФГУП «Атомфол» с 1963 года происходит увеличение объема перевозок по Северному морскому пути, как представляется за счет использования ледоколов с атомными энергетическими установками, которые позволили, в том числе разрешить проблему короткой северной навигации.

¹ Настоящая статья подготовлена по материалам выступления автора на «Санкт-Петербургском морском форуме: актуальные аспекты морского судоводства» (18 апреля 2019 г.). Сессия: «Актуальные проблемы правового обеспечения морепользования и развития морской индустрии».

² См. Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера 1933-1945 гг. Л.: Гидрометеорологическое изд-во, 1969. Т. IV. 617 с.

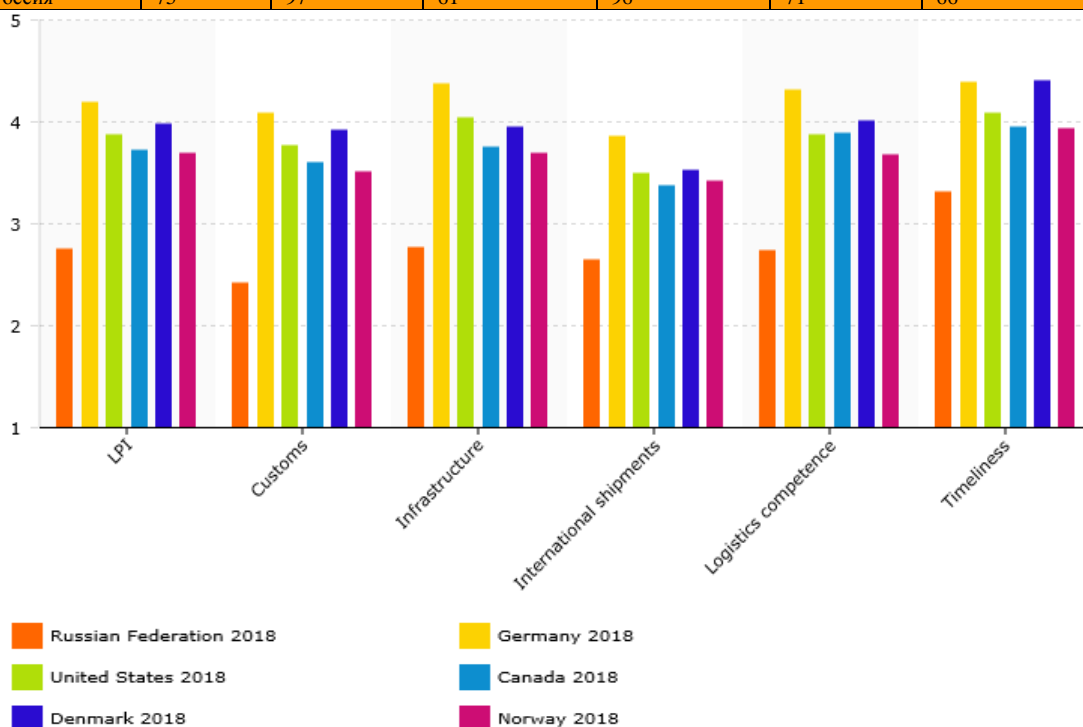
Современное судоходство по арктическому побережью базируется на развитых технических средствах для его осуществления и обеспечивающих судоходство портовыми, гидрометеорологическими, гидрографическими, аварийно-спасательными, ремонтным и др. службами.

Важным для судоходства независимо от региона, а в арктическом регионе особенно является обеспеченность материально-техническими средствами, в целях конкурентоспособности торговых операций. В 2018 г. вышел очередной отчет Всемирного банка, посвященный влиянию уровня материально-технического обеспечения торговых операций на конкурентоспособность страны. В отчетах Всемирного банка формируется рейтинг стран, в соответствии с Показателем эффективности логистики¹, который основывается на шести «областях эффективности» - работа таможенных органов и других служб; работа логистической транспортной информационно-технологической инфраструктуры; простота и доступность организации международных поставок; уровень компетентности местных логистических компаний; возможность отслеживать международные поставки; и своевременность полного завершения поставок. Первое место рейтинга с завидным постоянством занимает Германия.

Для коммерческого судоходства, безусловно, важным является эффективность логистики, поэтому ниже для наглядности приведем данные по каждому из приарктических государств (таблица № 1 и диаграмма)².

Таблица № 1 и диаграмма. Рейтинг LPI приарктических стран и страны лидера рейтинга (позиция в рейтинге).

Страны	№ LPI	Таможня	Инфраструктура	Междунар. перевозки	Уровень логистики	Своевременность
Германия	1	1	1	4	1	3
США	8	10	7	23	16	19
Канада	20	18	21	30	14	22
Дания	17	4	17	19	9	2
Норвегия	21	21	24	26	23	24
Россия	75	97	61	96	71	66



Стоит отметить, что по состоянию на 2018 г. Российская Федерация значительно улучшила показатели эффективности логистика по данным рейтинга Всемирного банка по сравнению с отчетом 2016 г. (таблица № 2 и диаграмма)³. Соответственно последние тенденции свидетельствуют о том, что Россия даже с учетом сложной геополитической обстановки стремительно наращивает свой потенциал.

¹ Показатель the Logistics Performance Index (LPI).

² [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: Ipi.worldbank.org.

³ [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: Ipi.worldbank.org.

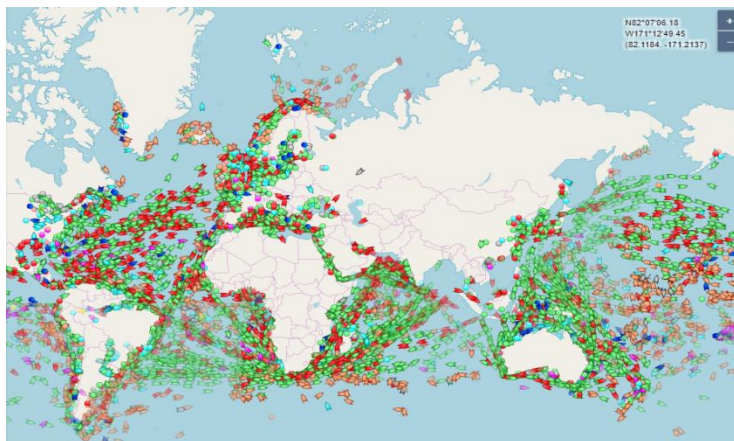
Таблица № 2 и диаграмма Показатели логистики РФ за 2016 и 2018 гг.



Неоднократно на конференциях и форумах отмечалось, что одним из приоритетных направлений развития русской Арктики, регионов Дальнего Востока является Северный морской путь, рост объема грузоперевозок по которому должен в ближайшей перспективе повыситься до 80 миллионов тонн¹, что по мнению Юрия Трутнева может быть выполнено, «если в Арктике появятся новые производства, дающие такую грузовую базу»².

Однако, если обратить внимание на спутниковые данные загруженности грузопотока в арктическом регионе³ картина становится не такой радужной как ожидания, ниже приведем данные движения судов (рис. № 1. Bunker Ports News Worldwide)⁴.

Рис. № 1. Bunker Ports News Worldwide



Стоит отметить, что столь свободное от судоходства пространство связано не только с технической возможностью отслеживания движения судов, но и с климатическими особенностями Арктического региона. Арктика – это глубокой океан, покрытый дрейфующим паковым льдом и окруженный континентами и архипелагами вокруг Северного полюса Земли. Арктика является крупнейшим и наименее фрагментировано обитаемым регионом планеты. Воды Северо-Ледовитого океана омывают побережье пяти государств – России, Канады, США (Аляска), Дании (Гренландия), Норвегии. Указанные приарктические государства обладают национальным законодательством регулирующим судоходство, в том числе затрагивающие вопросы судоходства в северных широтах.

Особенность и уязвимость рассматриваемого региона предъявляет повышенные требования к судам, совершающим международные рейсы в полярных водах, в связи с чем был принят Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах - Полярный

¹ Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 01.03.2018 // Российская газета, № 46, 02.03.2018.

² Материалы заседания президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики в рамках Международного арктического форума [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: //forumarctica.ru/news/-v-sankt-peterburge-proshlo-zasedanie-prezidiuma-gosudarstvennoj-komissii-po-voprosam-razvitiya-arktiki/.

³ Статистика по транзитным рейсам на СМП [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: http://arctic-lio.com/?cat=27.

⁴ Bunker Ports News Worldwide [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: www.bunkerportsnews.com по данным на 17.04.2019 г.

кодекс¹, вступивший в юридическую силу с 01 января 2017 г. Цель Кодекса повышение безопасности при эксплуатации морских судов и уменьшение антропогенного воздействия на окружающую среду при судоходстве в арктических морских пространствах по средствам соблюдением дополнительных международных норм. Полярный кодекс устанавливает стандарты, охватывающие вопросы проектирования, строительства, оборудования, эксплуатации, обучения и охраны окружающей среды для судов, совершающих полярные рейсы.

Анализ национального законодательства приарктических государств продемонстрировал, что каждое государство устанавливает свои собственные требования к документам, необходимым для захода или выхода из морских портов, к форме, количеству, содержанию², тем самым выявлена **проблемой отсутствия системного контроля за соблюдением международных требований и обеспечением безопасности арктического региона**.

С учетом особенностей Арктического региона и в целях его экологической безопасности и минимизации аварийности в этих труднодоступных регионах, где ликвидация последствий навигационных и техногенных аварий может превратиться в национальное бедствие, важно не только использовать специально спроектированную современную технику, суда с высоким ледовым классом и привлекать высокопрофессиональные кадры с опытом работы, постоянно работающих в регионе, но и контролировать соблюдение международных требований.

В целях такого контроля за соблюдение международных требований и обеспечения безопасности арктического региона государствам и прежде всего, непосредственно граничащим с Арктикой, следует разработать особый механизм контроля за соблюдением правил ИМО в Арктике, что может быть сделано посредством заключения отдельного – Арктического меморандума о взаимопонимании по контролю судов со стороны государства порта.

Принятие Арктического меморандума и введение единообразного подхода к исполнению портовых формальностей применительно к иностранным судам, осуществляющим судоходства в полярных водах, позволит не только упростить портовые формальности, сократить непроизводительные простои морских судов и излишние фугитивные выбросы газов, образующиеся в результате сжигания топлива, но и позволит ответственным лицам, таким как капитан, выполнять непосредственную работу по обеспечению безопасности судоходства, что имеет преимущественное значение для всего мирового сообщества.

На национальном уровне можно назвать следующие проблемы правового регулирования арктического судоходства:

1. Крайне слабо развита транспортная инфраструктура.

Из-за недостатка ледоколов уже сейчас срок ожидания конвоя может составлять до 2 недель, что крайне негативно сказывается на коммерческих перевозках. Более того, рост транзитных грузопотоков сдерживает высокая стоимость ледокольной проводки.

Согласно проведенному исследованию Грузевой Е.В. «существующая инфраструктура СМП не позволяет обеспечить необходимые условия для роста перевозок»³ отмечается, что отсутствует или же недостаточно развито: навигационное обеспечение; коммуникационное обеспечение; поисково-спасательное обеспечение; техническое обеспечение; медицинское обеспечение. Не достаточно развитая инфраструктура вызывает риски увеличения времени прохода по трассам СМП, а в совокупности со сложными климатическими особенностями региона происходит увеличение стоимости страхования груза и ответственности судовладельца.

Выявленные недостатки предлагается решать поддержкой в строительстве ледоколов, модернизации уже имеющихся и созданием новых арктических портов, а также помощи развития единой Арктической транспортной системы. Ключевая роль в создании, которой Правительство РФ отводит Северному морскому пути⁴.

¹ Резолюция принята 15 мая 2015 г. на основании резолюции МЕРС.264(68) Комитета по защите морской среды. Marine Environment Protection Committee (MEPC) [электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Pages/default.aspx](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Pages/default.aspx).

² Предусмотрено требование к предварительному информированию судна о предстоящем прибытии в порт, однако сроки такого информирования или уведомления не одинаковые, в одних портах этот срок составляет не менее чем за 24 часа, в другие за 48 часов, а в третьи за 72 часа. Также следует отметить, что при направлении предварительной информации от государственных портовых властей может и не прибыть подтверждение о получении документов или о принятом решении по факту рассмотрения направленных документов и сведений. В рассматриваемых приарктических государствах разработаны собственные формы заявлений, уведомлений о приходе и отходе судов. Подробнее см.: Бразовская Я.Е. Конвергенция в правовом регулировании приарктических государств: настоящее, возможное будущее // Вопросы российского и международного права. 2017. Том 7. № 8А. с. 76.

в некоторых из них разработаны собственные формы документов, направляемые в государственные портовые органы, хотя и принимаются за основу формы согласно стандарту 2.1. Конвенции FAL-65.

³ Потенциал грузоперевозок по СМП. Грузева Е.В. // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2015. Т. 6. № 4. С. 278–282 / M.I.R. (Modernization. Innovation. Research), 2015, vol. 6, no. 4, pp. 278–282 [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: https://www.researchgate.net/publication/301638191_The_capacity_of_cargotran_sportation_along_the_Northern_sea_route.

⁴ Тутова М. О. Перспективы развития Северного морского пути и инфраструктура Арктической транспортной системы // Молодой ученый. 2016. № 13.1. С. 128-132. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://moluch.ru/archive/117/28928/> (дата обращения: 13.04.2019).

2. Декларативность выдачи разрешения на плавание судов в акватории Северного морского пути.

Правила плавания в акватории Северного морского пути 2013 г декларируют выдачу разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути, однако не регламентируют обязанность Администрации Северного морского пути осуществлять интрузивные контрольные мероприятия с целью подтверждения пригодности судна, его соответствия требованиям безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов.

Отсутствие требования об интрузивном контроле соблюдения судовладельцами требований к судам, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, свидетельствует о формальном подходе к процедуре выдачи разрешения на плавание в акватории Северного морского пути.

Возможным решением указанного упущения может быть внесение дополнения в п. 4 ст. 5.1 КТМ РФ, в котором рекомендуется предусмотреть обязанность Администрации СМП при выдаче разрешения проводить интрузивные контрольные мероприятия.

В перспективе данное предложение позволит демпфировать нежелательное, вредное воздействие на окружающую природную среду, а также позволит упростить, оптимизировать контрольные мероприятия в морских портах, при оформлении захода и выхода из них.

3. Отсутствие на законодательном уровне унифицированных требований к договору оказания услуг ледокольной проводки, на практике неблагоприятно влияет на соблюдение норм российского законодательства, в том числе положений о защите конкуренции, соблюдение принципов равенства сторон гражданско-правовых отношений, пресечение монополистической деятельности и добросовестной конкуренции.

Возможным решением данной проблемы может стать внесение дополнений в пункт 21. Правил плавания в акватории Северного морского пути утверждение Приказом Минтранса России от 17.01.2013 № 7 о том, что ледокольная проводка осуществляется ледоколами, имеющими право плавания под Государственным флагом Российской Федерации «на основании договора на оказание услуг ледокольной проводки». С включение отсылочной нормы на унифицированную, рекомендованную проформу.

Указанное дополнение позволит защитить хозяйствующих субъектов, потенциальных заказчиков услуг по ледокольной проводки от ущемления со стороны профильных монополистических организаций.

4. Как средство обеспечения безопасности плавания судов, предотвращения происшествий с судами и защиты морской среды положения ст. 86 КТМ РФ предусматривают лоцманскую проводку судов, в том числе и ледовую лоцманскую проводку, которые согласно положениям ст. 41 КВВТ РФ оказываются государственными лоцманскими службами и негосударственными организациями по лоцманской проводке судов на возмездной основе.

Следует отметить, что в настоящий момент договор лоцманской проводки не имеет надлежащего нормативно-правового регулирования, что является упущением и на практике неблагоприятно влияет на соблюдение норм российского законодательства, в том числе положений о защите конкуренции, соблюдение принципов равенства сторон гражданско-правовых отношений, пресечение монополистической деятельности и добросовестной конкуренции.

Вариантом решения может стать внесение дополнений в пункт 31 Правил плавания в акватории Северного морского пути утверждение Приказом Минтранса России от 17.01.2013 № 7 о том, что ледовая лоцманская проводка судов осуществляется с целью обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами, а также защиты морской среды в акватории Северного морского пути «на основании договора на оказание услуг ледокольной проводки». С включение отсылочной нормы на унифицированную, рекомендованную проформу.

Указанное дополнение также, как и дополнение пункта 21 Правил плавания в акватории Северного морского пути позволит защититься хозяйствующих субъектов от возможного ущемления их прав.

Представляется, что вышеуказанные предложения совместно с другими нормами российского и международного права послужат нормативной правовой базой для дальнейшего развития российского законодательства в сфере правового регулирования арктического судоходства.

Пристатейный библиографический список:

1. Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах - Полярный кодекс, принят 15.05.2015 г. на основании резолюции МЕРС.264(68) Комитета по защите морской среды.
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999, № 18, ст. 2207.
3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства РФ, 12.03.2001, № 11, ст. 1001.
4. Приказ Минтранса России от 17.01.2013 № 7 (ред. от 09.01.2017) «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» // Российская газета, № 86, 19.04.2013.

5. Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 01.03.2018 // Российская газета, № 46, 02.03.2018.

Гревцов О.В.

к.ю.н., доцент

*кафедры Международного и морского права
ГУМРФ им.адм. С.О. Макарова*

ОТ МЕТОДА ПОЗНАНИЯ К МЕТОДОЛОГИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ

Аннотация: В статье, исходя из понимания объективной стороны метода познания как закономерности мышления, отражающего объективную закономерность, а его субъективной стороны как системы принципов познавательной и предметно-преобразующей деятельности, обосновывается необходимость признания существенными составляющими методологии национальной морской политики не норм, правил и предписаний, путей, способов и приемов теоретической и практической деятельности по достижению национальных интересов на морских пространствах, а принципов и познанных закономерностей национальной морской политики, а также её категориально-понятийного аппарата.

Ключевые слова: метод познания, морепользование, национальная морская политика, методология национальной морской политики.

FROM THE METHOD OF KNOWLEDGE TO THE METHODOLOGY OF NATIONAL MARITIME POLICY

Summary: In article on the basis of understanding the objective side method of understanding a pattern of thinking that reflects objective laws, and subjective side as a system of principles of cognitive and subject-transforming activities, the necessity of the recognition of significant components of the methodology of the national marine policy are not rules, regulations and orders, paths, methods and techniques of theoretical and practical activities to the achievement of national interests in marine space, and the known principles and laws of the national Maritime policy and its categorical-conceptual apparatus.

Keywords: method of knowledge, marine use, national maritime policy, methodology of national maritime policy

Понятие методологии национальной морской политики в источниках, касающихся в какой-либо мере вопросов морепользования, не сформулировано. В соответствии с Морской доктриной Российской Федерации, национальная морская политика - это определение государством и обществом целей, принципов, направлений, задач и способов достижения национальных интересов Российской Федерации на морском побережье, во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе Российской Федерации и в открытом море, а также практическая деятельность по их реализации¹.

Однако приведённое определение понятия национальной морской политики объединяет в себе элементы как рассматриваемой политики (субъекты, их цели и направления деятельности), так и её методологии (определение принципов и способов деятельности), не в полной мере учитывает ряд существенных моментов, являющихся для него системообразующими, и недостаточно точно определяют сущность национальной морской политики. Сущность любого явления или понятия - это определяющая его природу внутренняя сторона или совокупность нескольких сторон (связей), изменение которых неизбежно влечёт изменение этого явления (понятия)².

Исходя из этих положений, национальную морскую политику можно определить как систему политико-правовых отношений, юридических норм, идей, взглядов, реализующихся в направлениях, формах и способах деятельности её субъектов по достижению национальных интересов государства на морских пространствах, морском дне и морском побережье в конкретный исторический период развития общества³. Элементами национальной морской политики являются: политико-правовые отношения, юридические нормы, политико-правовая идеология (систематизированные идеи, взгляды), субъекты и их деятельность в конкретный исторический период развития общества. Указанные элементы органично взаимосвязаны существенными общими моментами, иерархичны и взаимодействуют между собой.

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

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

³ См. подробнее: Гревцов О.В., Скаримова М.А. Понятие и сущность национальной морской политики // Океанский менеджмент. 2019. № 1 (4). С. 46-52.

Определение существенных составляющих *методологии* национальной морской политики непосредственно связано с обобщением общефилософских проблем научного познания, его методологии.

Основные точки зрения на понятие методологии выражены следующими определениями: методология - это:

- учение о методе научного исследования¹;
- философское учение о методах познания и преобразования действительности; применение принципов мировоззрения к процессу познания, к духовному творчеству вообще и к практике²;
- основные принципы мировоззрения, примененные к процессу познания и практике³;
- учение об общих основаниях научного познания, о методах и принципах его организации и развития⁴;
- учение о методах человеческой деятельности, направленных на эффективное достижение поставленных целей⁵;
- учение о структуре, логической организации, методах и средствах деятельности⁶;
- совокупность познавательных средств, методов, приемов, используемых в какой-либо науке;
- область знания, изучающая средства, предпосылки и принципы организации познавательной и практически-преобразующей деятельности⁷;
- учение о научном методе познания; принципы и способы организации теоретической и практической деятельности;
- совокупность методов, применяемых в какой-нибудь науке⁸ (области человеческой деятельности)⁹;
- совокупность приемов исследования, применяемых в научном познании мира¹⁰;
- совокупность приемов исследования, применяемых в какой-либо науке;
- 2) учение о методе научного познания и преобразования мира¹¹;
- система принципов и способов организации и построения теоретической и практической деятельности, а также учение об этой системе¹²;
- учение о методе, наука о построении человеческой деятельности¹³;
- учение об организации деятельности¹⁴;
- часть логики, изучающая методы различных сфер познания; цель этого изучения – не изобретение нового метода, но описание уже существующих и используемых на практике¹⁵.

Обобщая вышеуказанные точки зрения, более или менее глубоко и полно отражающие те или иные стороны методологии, можно выделить *общие признаки* рассматриваемого понятия, разделяемые большинством авторов, которые характеризуют и *методологию национальной морской политики*. К ним относятся: теоретический характер методологии (учение), её системность, направленность на организацию познавательной и практически-преобразующей деятельности на основе разработки ее *методов*.

Понятие *метода* деятельности имеет основополагающее значение для исследования общефилософских и специальных проблем научного познания. Абсолютное большинство исследователей определяют понятие методологии через термины «метод», «научный метод»,

¹ Словарь иностранных слов / Под ред. И.В. Лёхина и проф. Ф.Н. Петрова. – 3-е перераб. и доп. изд. – М.: Гос. изд-во иностранных и национальных словарей, 1949. С. 407.

² Философская энциклопедия. Т. 3. - М., 1964. С. 420.

³ Назаров И.В. Об уровнях методологического анализа конкретнонаучного знания // Диалектика, логика и методология науки. – Свердловск: Изд-во УрГУ, 1977. С. 13.

⁴ Чупин П.П. Материалистическая диалектика и методология науки // Диалектика, логика и методология науки. – Свердловск: Изд-во УрГУ, 1977. С. 6.

⁵ Урсул А.Д. Философия и интегративно-общенаучные процессы. – М., 1981. С. 247.

⁶ Большая Советская Энциклопедия. 3-е издание. – М.: Советская Энциклопедия, 1968-1979. С. 227.

⁷ Философский словарь / Под ред. И.Т. Фролова. – 7-е изд., перераб. и доп. – М.: Республика, 2001. С. 329.

⁸ Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка / Российская академия наук. Институт русского языка им. В.В. Виноградова. – 4-е изд., доп. – М.: ООО «ИТИ Технологии», 2003. С. 354.

⁹ Краткий философский словарь / Под ред. А.П. Алексеева. – М.: Проспект, 1997. С. 178.

¹⁰ Современный толковый словарь русского языка / Гл. ред. С.А. Кузнецов. – М.: Ридерз Дайджест, 2004. С. 346.

¹¹ Философский словарь / Под ред. М.М. Розенталя. – Изд. 3-е. – М.: Политиздат, 1972. С. 241.

¹² Спиркин А.Г., Юдин Э.Г., Ярошевский М.Г. Методология // Философский энциклопедический словарь / Гл. редакция: Л.Ф. Ильичев, П.Н. Федосеев, С.М. Ковалев, В.Г. Панов. – М.: Сов. Энциклопедия, 1983. С. 365; Москаленко А.Т. Сущность метода и методологии // Методология в сфере теории и практики / Отв. редакторы А.Л. Симанов и В.Н. Карпович. – Новосибирск: Наука, 1988. С. 9.

¹³ Кемеров В.Е. Методология // Современный философский словарь / Под общ. ред. В.Е. Кемерова. – М., 2004. С. 391.

¹⁴ Новиков А.М., Новиков Д.А. Методология. – М.: СИНТЕГ, 2007. С. 20.

¹⁵ Дидье Жюлиа. Философский словарь: Пер. с франц. – М.: Международные отношения, 2000. С. 245.

«метод познания и преобразования действительности», рассматривают метод познания как необходимый элемент предмета методологии и логики науки¹.

В истории философии метод понимался по-разному, по-разному определялись подходы к раскрытию его природы, характерных черт, требований к нему. Для созерцательной философии, ограничивающей свою задачу лишь объяснением, описанием мира, понимание метода и требований к нему сводилось лишь к интерпретации метода как орудия теоретического познания. «Весь метод,— отмечал Декарт,— состоит в порядке и размещении того, на что должно быть направлено острие ума в целях открытия какой-либо истины»². Это ограниченное понимание прослеживается и в другом определении метода у Декарта: «Под методом... я разумею точные и простые правила, строгое соблюдение которых всегда препятствует принятию ложного за истинное и без излишней траты умственных сил, но постепенно и непрерывно увеличивая знания, способствует тому, что ум достигает истинного познания всего, что ему доступно»³.

Большинство современных исследователей определяет метод как:

- определенный путь, способ, прием решения какой-либо задачи⁴;
- совокупность норм, правил и предписаний, регулирующих определенный тип деятельности человека, стремящегося к получению определенного результата⁵;
- совокупность приемов и операций познания и практической деятельности; способ достижения определенных результатов в познании и практике⁶;
- систему принципов, приемов, правил, требований, которыми необходимо руководствоваться в процессе познания⁷.

«Метод, - пишет А. П. Шептулин, - не существует в объективной действительности сам по себе, он результат творческой деятельности человека, он создается человеком и представляет собой совокупность правил, требований, сформулированных на основе знания действительности, закономерностей ее познания и преобразования»⁸.

По мнению А. Т. Москаленко, «в любой отрасли науки - общественной, естественной или технической (инженерной), фундаментальной или прикладной - метод всегда выступает как особый вид знания о способах, приемах и процедурах, нормах исследования, предписаниях и требованиях к мыслящему и действующему субъекту, руководствуясь которыми он совершает те или иные операции, проверяя тем самым истинность используемых правил, а соответственно и знаний, лежащих в их основе»⁹. «Собственно метод, - отмечает указанный автор, - составляют выработанные на основе объективных закономерностей способы, приемы и процедуры научного исследования, которые служат для дальнейшего познания и преобразования действительности, для достижения новых результатов»¹⁰. Любой метод, несмотря на то, что он является результатом творческой деятельности человека, не произволен и не случаен. Только по форме своего бытия метод носит субъективный характер, но по содержанию он объективен, так как сформулирован на основе знания действительности»¹¹.

Указание на взаимосвязь объективного и субъективного в методе – важный элемент познания его сущности, который противостоит субъективно-идеалистической оценке метода как комплекса процессов, приводящих ум к определенному результату¹². Однако и такой подход не раскрывает сущность научного метода и его отдельных сторон, недостаточно глубоко отражает диалектику объективной и субъективной сторон метода познания, сводит все его содержание к сформулированным на основе знания действительности правилам, которые сами по себе представляют лишь внешнюю, субъективную форму его выражения. Методология с этой точки зрения представляется учением о правилах, способах и приемах определенной деятельности.

Глубокие мысли на метод научного познания выразил Тодор Павлов: «Научный метод – это внутренняя закономерность движения человеческого мышления, взятого как субъективное отражение объективного мира, или, что одно и то же, как «пересаженная» и «переведенная» в человеческом сознании объективная закономерность, используемая, сознательно и планомерно,

¹ Самохвалов К.Ф. Эпистемологический подход к исследованию основных концепций логики и методологии науки: Автореферат дис. ... доктора филос. наук. – М. 1989. С. 1.

² Декарт Р. Избранные произведения. М., 1950. С. 95.

³ Там же. С. 89.

⁴ Андреев И.Д. Научная теория и методы познания. – М.: Издательство «Знание», 1975. С. 14.

⁵ Москаленко А.Т. Сущность метода и методологии // Методология в сфере теории и практики / Отв. редакторы А.Л. Симанов и В.Н. Карлович. – Новосибирск: Наука, 1988. С. 10.

⁶ Философия: Энциклопедический словарь / Под ред. А.А. Ивина. – М.: Гардарики, 2004. С. 492.

⁷ Краткий философский словарь / Под ред. А.П. Алексеева. – М.: Проспект, 1997. С. 179.

⁸ Шептулин А.П. Диалектический метод познания. - М., 1983. С. 9.

⁹ Москаленко А.Т. Сущность метода и методологии // Методология в сфере теории и практики / Отв. редакторы А.Л. Симанов и В.Н. Карлович. – Новосибирск: Наука, 1988. С. 15.

¹⁰ Москаленко А.Т. Указ. соч. С. 14.

¹¹ Там же. С. 10.

¹² Дидье Жюлиа. Философский словарь: Пер. с франц. – М.: Международные отношения, 2000. С. 245.

как орудие объяснения и изменения мира»¹. Это понятие отражает внутреннюю сторону метода познания, определяющую его сущность.

В научной литературе отмечается, что подлинно научный, объективно-истинный метод соответствует процессу развития, отражению реальных связей и отношений явлений природы и общества, и поэтому он связан с познанием объективных закономерностей, на основе которых создаются приемы и способы познания и практического действия. Познанные закономерности составляют объективную сторону метода, а возникшие на их основе приемы, способы и процедуры исследования – субъективную. Сами по себе объективные закономерности не составляют метода, а включаются как важнейший компонент в научную теорию, которая наряду с объяснительной и предсказательной выполняет и методологическую функцию².

Соглашаясь в целом с изложенной позицией, необходимо заметить, что познание закономерностей обуславливает обобщение и распространение соответствующих положений, руководящих идей на все явления познаваемой области, то есть формирование *системы принципов*, на которых впоследствии и основываются конкретные приемы, способы и процедуры деятельности. Правильно указывает А.Т. Москаленко, что в отличие от теории метод является совокупностью взаимосвязанных принципов, требований, ориентирующих субъекта в его познавательной и предметно-преобразующей деятельности. Метод выполняет в основном регулятивную функцию. Он ориентирует, направляет и предписывает линию поведения субъекта по отношению к познаваемому и преобразуемому объекту, указывает на способы, средства, операции (познавательные или практические), которые должен совершить субъект, чтобы достичь поставленной цели³.

Учитывая регулятивную, ориентирующую функцию метода, сущностью его субъективной стороны необходимо признать не «способы, средства, операции», на которые метод «указывает», а *систему принципов* познавательной и предметно-преобразующей деятельности. На основе познания объективных закономерностей субъекты познания формируют систему принципов теоретической и практической деятельности, которые в качестве требований и предписаний к ней обуславливают применение конкретных способов (приемов) ее осуществления. При этом познанные закономерности как сущность объективной стороны научного метода имеют определяющее значение, а система принципов как сущность его субъективной стороны – решающее значение в разработке и применении отдельных способов (приемов), правил деятельности.

Способы и приемы деятельности могут быть выведены из эмпирического опыта действий с предметом, который не основывается на знании его сущности, закономерностей его функционирования, и тем самым ограничивает отношение к предмету наличным опытом, затрудняет дальнейшее овладение этим предметом. Такие способы, приемы и извлеченные из опыта правила не относятся к научному методу.

В функциональном отношении метод есть орудие развитой науки, проникшей в существенные связи и отношения своего предмета, познающей законы его развития и использующей эти знания для практического овладения им. Еще Гегель подчеркивал, что «метод поставлен как орудие, как некоторое стоящее на субъективной стороне средство, через которое он соотносится с объектом»⁴.

Таким образом, в современных научных исследованиях можно выделить следующие основные подходы к определению понятия «метод»:

- 1) метод отождествляется с приемами, способами, правилами деятельности, требованиями и предписаниями к ней;
- 2) метод рассматривается как особый вид знания об указанных способах, приемах и процедурах, нормах, предписаниях и требованиях;
- 3) методом признается совокупность взаимосвязанных принципов, ориентирующих субъекта в его деятельности и указывающих на ее способы, средства и т. д.;
- 4) под методом понимается комплекс процессов, приводящих ум к определенному результату, а под научным методом - закономерность мышления, отражающего объективную закономерность.

Разнообразие подходов отражает сложность рассматриваемого понятия, неоднородность его внутренних сторон, единство и взаимосвязь которых составляет сущность метода.

Исходя из понимания объективной стороны метода познания как закономерности мышления, отражающего объективную закономерность, а его субъективной стороны как системы принципов познавательной и предметно-преобразующей деятельности, *существенными составляющими методологии национальной морской политики* необходимо признать не «нормы,

¹ Павлов Тодор. Теория отражения. – М., 1949. С. 401.

² Москаленко А.Т. Сущность метода и методологии // Методология в сфере теории и практики / Отв. редакторы А.Л. Симанов и В.Н. Карпович. – Новосибирск: Наука, 1988. С. 14-15.

³ Там же. С. 12.

⁴ Гегель. Соч.: В 10-ти т. Т. VI. - М., 1939. С. 299.

правила и предписания»¹, «пути, способы и приемы»² теоретической и практической деятельности в сфере морепользования, а *принципы и познанные закономерности национальной морской политики*, которые обеспечивают направленность её исследования и развития.

Необходимо учитывать формальные аспекты методологии, которые связаны с анализом языка науки, формальной структурой научного объяснения, описанием и анализом формальных и формализованных методов исследования, в частности методов построения научных теорий и условий их логической истинности, типологии систем знания и т.д.³

Понятийный каркас науки, анализ ее языка обоснованно признаются существенными составляющими методологического знания. Это означает, что (наряду с рассмотренными выше принципами и закономерностями) методология национальной морской политики включает в себя *категориально-понятийный аппарат* национальной морской политики – систему ее основных и факультативных категорий и понятий. Научное исследование идейно-теоретической и деятельно-практической сторон национальной морской политики требует соответствующей конкретизации общеполитических и частнонаучных положений и представления их в определённой системе категорий и понятий, специально ориентированной на теорию и практику морепользования в соответствии с национальными интересами государства, выработать которую и призвана методология национальной морской политики.

Таким образом, *методологию национальной морской политики* можно определить как систему принципов, закономерностей, основных и факультативных категорий и понятий национальной морской политики, обобщающую и определяющую её историческое и теоретическое развитие, направленную на решение познавательных и практических задач в сфере обеспечения национальных интересов государства на морских пространствах, морском дне и морском побережье. Анализ методологии национальной морской политики предполагает рассмотрение её философской, мировоззренческой базы, исторических и концептуальных основ, принципов теоретической и практической деятельности в сфере морепользования, закономерностей национальной морской политики, противоречий её категориально-понятийного аппарата.

Пристатейный библиографический список:

1. Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом РФ 26.07.2015). П. 1. // www.consultant.ru
2. Андреев И.Д. Научная теория и методы познания. – М.: Издательство «Знание», 1975. С. 14.
3. Большая Советская Энциклопедия. 3-е издание. М.: Советская Энциклопедия, 1968-1979. С. 227.
4. Гегель. Соч.: В 10-ти т. Т. VI. - М., 1939. С. 299.
5. Гревцов О.В., Скаримова М.А. Понятие и сущность национальной морской политики // Океанский менеджмент. 2019. № 1 (4). С. 46-52.
6. Декарт Р. Избранные произведения. М., 1950. С. 95.
7. Дидье Жюлиа. Философский словарь /Пер. с франц. М.: Международные отношения, 2000. С. 245.
8. Кемеров В.Е. Методология //Современный философский словарь / Под общ. ред. В.Е. Кеменова. М., 2004. С. 391.
9. Краткий философский словарь /Под ред. А.П. Алексева. М.: Проспект, 1997. С. 178.
10. Краткий философский словарь /Под ред. А.П. Алексева. М.: Проспект, 1997. С. 179.
11. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка /Российская академия наук. Институт русского языка им. В.В. Виноградова. 4-е изд., доп. М.: ООО «ИТИ Технологии», 2003. С. 354.
12. Москаленко А.Т. Сущность метода и методологии //Методология в сфере теории и практики / Отв. редакторы А.Л. Симанов и В.Н. Карпович. Новосибирск: Наука, 1988. С. 10.
13. Назаров И.В. Об уровнях методологического анализа конкретнаучного знания // Диалектика, логика и методология науки. – Свердловск: Изд-во УрГУ, 1977. С. 13.
14. Новиков А.М., Новиков Д.А. Методология. М.: СИНТЕГ, 2007. С. 20.
15. Павлов Тодор. Теория отражения. М., 1949. С. 401.
16. Самохвалов К.Ф. Эпистемологический подход к исследованию основных концепций логики и методологии науки: Автореферат дис. ... доктора филос. наук. М. 1989. С. 1.
17. Андреев И.Д. Научная теория и методы познания. М.: Издательство «Знание», 1975. С. 14.
18. Словарь иностранных слов / Под ред. И.В. Лёхина и проф. Ф.Н. Петрова. – 3-е перераб. и доп. изд. – М.: Гос. изд-во иностранных и национальных словарей, 1949. С. 407.
19. Современный толковый словарь русского языка /Гл. ред. С.А. Кузнецов. М.: Ридерз Дайджест, 2004. С. 346.
20. Урсул А.Д. Философия и интегративно-общенаучные процессы. – М., 1981. С. 247.
21. Философская энциклопедия. Т. 3. - М., 1964. С. 420.
22. Философский словарь /Под ред. И.Т. Фролова. 7-е изд., перераб. и доп. М.: Республика, 2001. С. 329.
23. Философский словарь /Под ред. М.М. Розенталя. Изд. 3-е. М.: Политиздат, 1972. С. 241.
24. Философский энциклопедический словарь / Редкол.: С.С. Аверинцев, Э.А. Араб-Оглы, Л.Ф. Ильичев и др. - 2-е изд. - М.: Советская энциклопедия, 1989. С. 638.

¹ Москаленко А.Т. Указ. соч. С. 10.

² Андреев И.Д. Научная теория и методы познания. – М.: Издательство «Знание», 1975. С. 14.

³ Большая Советская Энциклопедия. 3-е издание. – М.: Советская Энциклопедия, 1968-1979. С. 229.

25. Философия: Энциклопедический словарь /Под ред. А.А. Ивина. М.: Гардарики, 2004. С. 492.
26. Чупин П.П. Материалистическая диалектика и методология науки //Диалектика, логика и методология науки. Свердловск: Изд-во УрГУ, 1977. С. 6.
27. Шептулин А.П. Диалектический метод познания. М., 1983. С. 9.

Зайцева А.И.

Студентка ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ РАБОТ В МОРСКОМ ПОРТУ ОЛЯ

Аннотация: Образованные однажды искусственные акватории в зависимости от естественных условий (волнения, течений и прочих факторов) имеют свойство заиливаться, терять глубины, заноситься, что, в свою очередь, требует перманентного выполнения большого объема ремонтных дноуглубительных работ. Применительно к существующему порту дноуглубление — это не только обязательные работы для поддержания эксплуатационных характеристик акватории, но и необходимый элемент повышения конкурентоспособности портового комплекса.

Ключевые слова: морской порт; дноуглубительные работы; грузооборот; портовая инфраструктура.

SOME ASPECTS OF THE LEGAL REGULATION OF DREDGING IN THE SEAPORT OF OLYA

Summary: Once artificial water areas, depending on natural conditions (waves, currents and other factors), tend to silt, lose depth, drift, which, in turn, requires the permanent implementation of a large amount of repair dredging. In relation to the existing port, dredging is not only mandatory work to maintain the operational characteristics of the water area, but also a necessary element to increase the competitiveness of the port complex.

Keywords: seaport; dredging work; freight turnover; port infrastructure.

Морской порт Оля расположен вне границ города в устьевой части реки Волги. Границы акватории, установленные Постановлением Правительства¹, пролегают от 65,3 км до 188 км Волго-Каспийского морского судоходного канала (далее - ВКМСК²) и примыкают к водному пространству северной части Каспийского моря³. Территория порта составляет 324,8 га. Универсальность порта позволяет перерабатывать широкую номенклатуру грузов без потерь в качестве и скорости, так как его причалы поделены на узкоспециализированные комплексы, наиболее эффективно обслуживающие отдельные категории грузов.

Астраханская область играет важную роль в формировании и обслуживании грузопотоков и занимает прочную позицию опорного транспортного узла международного транспортного коридора «Север-Юг» (Северная Европа – Россия – Иран – Индия). В связи с этим, построена стратегия развития морского порта Оля и его интеграция в мультимодальные перевозки на транскаспийских маршрутах.

Стратегией развития морской портовой инфраструктуры России 2030 года⁴ прогнозируется увеличение грузооборота морских портов Астрахань и Оля до 10,06 млн. тонн в 2015 году, до 13,56 млн. тонн в 2020 году и до 14,81 млн. тонн в 2030 году. Одной из основных задач стратегии является обеспечение безопасного функционирования морской портовой инфраструктуры и морского транспорта, включающей в себя уровень охвата морских портов и подходов к ним береговыми средствами обеспечения безопасности мореплавания, средствами АСГ и ЛРН-готовности, средствами по сбору и утилизации отходов. Также, осуществление стратегической политики позволит наиболее эффективно развивать международный транспортный коридор «Север-Юг» и весь транспортный потенциал Астраханской области.

Сложное географическое расположение и климатические особенности местности, по которой проходит канал, определяют его изменчивый гидрологический режим, что приводит к

¹ Распоряжение Правительства РФ от 27.02.2010 г. №236-р «Об установлении границ морского порта Оля (Астраханская область)»

² Волго-Каспийский морской судоходный канал – инженерно-техническое сооружение, расположенное на акватории портов Астрахани, и Оля и предназначенное для обеспечения безопасности мореплавания, является ключевым элементом инфраструктуры обеих портов.

³ Строительство порта Оля началось с принятия указов Президента РФ от 31.10.1992 №1314 «О государственной поддержке возрождения торгового флота на Каспии», от 03.12.1992 года №1513 «О мерах по возрождению торгового флота России» и Программы возрождения торгового флота России на 1993-2000 годы, утвержденной Постановлением Правительства от 08.10.1993 №996.

⁴ Распоряжение Правительства РФ от 8 ноября 2017 года № 2469-р «Об утверждении Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года»

интенсивной заносимости канала, снижению глубин отдельные его участков¹. Связано это в том числе с падением уровня Каспийского моря. За последние годы наблюдается падение Каспия более чем на 1 метр.

Суда, выходящие из морских портов Астрахань, и Оля, вынуждены останавливаться в канале в ожидании подъема уровня воды до безопасного для прохода судна. При заявленных в обязательных Постановлениях в портах максимальной осадке судов, принимаемых портами – 4,5 метра, на протяжении последних нескольких лет проходная осадка судов не поднималась выше 4,2 метров, а в отдельные периоды снижалась до 4,0 и 3,8 метров.

Остановки судов в связи с падением уровня воды приводят к цикличности в работе инфраструктуры портов, особенно когда скапливается 10-15 судов, а затем они одновременно направляются по каналу в порты. Происходит переполнение якорных стоянок и как следствие задержки оформления судов. По этой же причине возникает проблема с недостатком лоцманов на суда, следующие в порты с моря, так как лоцмана находятся на судах, стоящих в ожидании подъема уровня воды на выход с моря.

Данная ситуация приводит к значительным потерям времени при прохождении канала, снижает безопасность судоходства и наносит экономический ущерб судовладельцам, а в целом снижает привлекательность портов Астрахань и Оля.

Кроме того, вынужденные остановки судов в канале по указанной причине приводят, по мнению пограничников, к нарушению судами режима государственной границы².

В 2015 г. проведено ремонтное дноуглубление в объеме 4,080 млн. куб. м., что на 21,48% меньше объемов согласно Проекту проведения ремонтных дноуглубительных работ на 0-188 км ВКМСК на период до 2018 года.

В настоящее время, Астраханский филиал ФГУП «Росморпорт» планирует в 2019 году выполнение ремонтных дноуглубительных работ в акватории Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК) в объеме более 4,5 млн куб. м, сообщил главный инженер филиала Юрий Мичуров на заседании совета по морской деятельности при губернаторе Астраханской области. К настоящему моменту филиалом выполнены работы в объеме 0,3 млн куб. м. Об этом сообщает пресс-служба Росморпорта.

Сложившаяся ситуация с портом Астрахань и Оля во многом типична для многих «малых» портов. Удаленность от регионального центра – меньше внимания со стороны центра. Необходимость постоянного проведения дноуглубительных работ на ВКМСК, по основному фарватеру для обеспечения гарантированной проходной осадки судов.

«Ситуация по дноуглублению меняется, но в общем вопрос соблюдения габаритов канала продолжает оставаться сложным. Мы прекрасно понимаем, что посадка судна на мель – это невыполнение государственного задания, поэтому приходится ограничивать осадку на проблемных участках, неоднократно менять ее в течение навигационных периодов. А это приводит к потерям для портов, экономики региона и страны в целом»³.

Основной проблемой при дноуглубительных работах является утилизация грунтов. Положение ст. 37 ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации»⁴, запрещает захоронение во внутренних морских водах и территориальном море РФ донного грунта, содержащего вредные вещества (перечень которых будет определяться Правительством РФ⁵). Проблема захоронения донных грунтов, изымаемых со дна портовых акваторий, внесенными изменениями, к сожалению, не решается: поправки в ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» не предусматривают возможности размещения во внутренних морских водах и территориальном море загрязненных грунтов.

В большинстве случаев грунт, извлекаемый со дна акваторий действующих портов, содержит вредные вещества, поступающие в морскую среду. Для определения степени загрязнения грунта, характеристики морской среды и донных осадков, а также воздействие дампинга на окружающую среду, на осуществление рыболовства и другие виды использования моря проводится экологическая экспертиза⁶.

Существуют 4 степени загрязнения грунта. Чистый и незначительно загрязненный грунт можно выгрузить на специальный отвал. Грязный же необходимо отвозить на полигоны, но это довольно дорогостоящее мероприятие.

¹ Степанов А. Л. Эволюция портов и экспедиторской деятельности - основа транспортной логистики / А. Л. Степанов // Эксплуатация морского транспорта. 2007. № 4 (50). С. 6-9.

² Федеральный закон от 01.04.1993 года №4730-1 «О государственной границе Российской Федерации»

³ [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://www.morvesti.ru/interview/detail.php?ID=73023>

⁴ Федеральный закон №-155 внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации (с изменениями на 2 августа 2019 года) (редакция, действующая с 6 августа 2019 года)

⁵ Проект постановления Правительства РФ «О перечне вредных веществ, содержащихся в грунте, извлеченном при проведении дноуглубительных работ, захоронение которого во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации запрещается»

⁶ Федеральный закон от 23.11.1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе».

Всего этого легко можно избежать, если, организовать в каждом регионе несколько подводных отвалов (по аналогии с полигонами твердых бытовых отходов на суше), тяготеющих к крупным портам, и разработать порядок их использования. Вполне можно, осуществлять его на возмездной основе.

Проводить мониторинг состояния морской среды в рассматриваемых районах должен федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный на осуществление государственного мониторинга состояния и загрязнения окружающей среды, каковым на сегодняшний день является Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды.

Подпункт 3 пункта 6 статьи 37.1, обязующего в запросе на получение разрешения приводить характеристику района захоронения грунтов, определяет, что любой заявитель вправе самостоятельно выбирать место захоронения грунтов. Поскольку в данном случае речь идет об относительно небольших глубинах территориального моря и внутренних морских вод, сбросы грунта, объемы которого могут измеряться в сотнях тысяч и даже миллионах кубометров, неминуемо приведут к заметному изменению рельефа дна и вполне могут повлечь за собой помехи судоходству и рыболовству или даже исключить использование отдельных участков акваторий для этих целей. Появится необходимость постоянной корректировки морских карт, лоций и т.п.¹

Таким образом, необходимо принятие кардинальных мер по дальнейшей глубокой проработки и совершенствования законодательства.

Принимая во внимание активное освоение месторождений по добыче углеводородов в Северном Каспии, и сопряженный с этим вывод из морского порта Астрахань крупногабаритных объектов предлагается подготовить обращение в Правительство РФ о включении в одну из целевых программ, связанных с развитием морских портов РФ, вопроса доведения пропускной способности ВКМСК до уровня не менее 4,5 метров и выделения с этой целью дополнительной дноуглубительной техники.

Пристатейный библиографический список:

1. Федеральный закон от 01.04.1993 года №4730-1 «О государственной границе Российской Федерации».
2. Федеральный закон №-1550 внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации (с изменениями на 2 августа 2019 года) (редакция, действующая с 6 августа 2019 года)
3. Федеральный закон от 23.11.1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе».
4. Распоряжение Правительства РФ от 8 ноября 2017 года N 2469-р «Об утверждении Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года»
5. Указ Президента РФ от 31.10.1992 №1314 «О государственной поддержке возрождения торгового флота на Каспии», от 03.12.1992 года №1513 «О мерах по возрождению торгового флота России»
6. Проект постановления Правительства РФ «О перечне вредных веществ, содержащихся в грунте, извлеченном при проведении дноуглубительных работ, захоронение которого во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации запрещается»
7. Программы возрождения торгового флота России на 1993-2000 годы, (утв. Постановлением Правительства от 08.10.1993 №996)
8. Распоряжение Правительства РФ от 27.02.2010 г. №236-р «Об установлении границ морского порта Оля (Астраханская область)»
9. Степанов А. Л. Эволюция портов и экспедиторской деятельности - основа транспортной логистики / А. Л. Степанов // Эксплуатация морского транспорта. 2007. № 4 (50). С. 6-9.
10. Скаридов А.С. Морское право. Учебник для магистров. М.:Юрайт, 2017
11. Материалы по источнику [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://www.morvesti.ru/interview/detail.php?ID=73023>
12. Материалы по источнику [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=78674&sphrase_id=2151763
13. Материалы по источнику [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=27998>

¹ [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=27998>

Рябова Е.А.

мировой судья судебного участка

№ 46 Уржумского судебного района Кировской области

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ НЕЗАКОННЫХ АКТОВ В ОТНОШЕНИИ МОРСКИХ СУДОВ

Аннотация: Использование морских пространств и морское судоходство с давних времен и до настоящего времени оказывают значительное влияние на межгосударственные отношения, способствуя созданию и развитию экономических, политических и культурных международных отношений. С использованием морских пространств тесно связаны как жизненно важные интересы человечества, определяемые необходимостью добычи ресурсов, защиты территорий государств, развития науки и торговли, международного сотрудничества, так и отдельно взятой личности. Анализируя, однако, историю освоения морских пространств, историю развития системы как международного права, так и уголовного законодательства прибрежных государств, можно увидеть, что угроза совершения противоправных деяний на море возникла едва ли не с выходом в море первого торгового судна, и существует по сей день наряду со сложившимся порядком мирного морепользования. В пределах морских пространств совершается значительное число актов, представляющих серьезную угрозу всем перечисленным интересам как государств, так и человечества. Наиболее опасные из этих актов признаны мировым сообществом в качестве преступлений как в нормах международного права, так и в правовой системе отдельно взятых государств. Акты пиратства, вооруженного разбоя и морского терроризма, совершаемые против морских судов, представляют серьезную угрозу жизни мореплавателей, безопасности судоходства, морской среде и безопасности прибрежных государств, а их количество свидетельствует о необходимости совершенствования не только системы борьбы с данными актами, но и правового регулирования их предотвращения.

Ключевые слова: безопасность, незаконные акты, предотвращение незаконных актов, морские суда, международное право, преступления на море

LEGAL REGULATION OF PREVENTION OF ILLEGAL ACTS AGAINST SEA VESSELS

Summary: The using of Maritime spaces and Maritime navigation has had a significant impact on inter-state relations from ancient times to the present day, contributing to the creation and development of economic, political and cultural international relations. The use of marine spaces is closely linked to both the vital interests of mankind, determined by the need to extract resources, protect the territories of States, develop science and trade, international cooperation, and an individual. Analyzing, however, the history of the development of Maritime spaces, the history of the development of the system of both international law and criminal legislation of coastal States, we can see that the threat of committing illegal acts at sea arose almost with the release of the first merchant ship, and exists to this day along with the established order of peaceful Maritime use. A significant number of acts that pose a serious threat to all the listed interests of both States and humanity are committed within the limits of Maritime spaces. The most dangerous of these acts are recognized by the international community as crimes both in international law and in the legal system of individual States. Acts of piracy, armed robbery and Maritime terrorism committed against ships pose a serious threat to the life of seafarers, the safety of navigation, the marine environment and the security of coastal States, and their number indicates the need to improve not only the system for combating these acts, but also the legal regulation of their prevention.

Keywords: security, illegal acts, prevention of illegal acts, Maritime vessels, international law, crimes at sea

Конвенция ООН по морскому праву 1982 года) в положениях об открытом море определяет в качестве противоправных действий в открытом море пиратство, торговлю людьми, незаконную торговлю наркотиками или психотропными веществами, несанкционированное вращение из открытого моря, разрыв или повреждение подводного кабеля или трубопровода[1].

Вместе с тем, преступная деятельность на море в наше время не ограничивается исключительно данным кругом деяний, и включает в себя и морской терроризм, и запрещенные международными нормами либо совершенные с нарушением этих норм действия, влекущие загрязнение окружающей среды, серьезный ущерб водным биологическим ресурсам, то есть, понятие незаконных актов в отношении морских судов ныне является куда более широким.

Проблема предотвращения незаконных актов в отношении морских судов приобрела особую актуальность во второй половине XX века, с развитием транспортных морских сообщений. Работу над решением данной проблемы, ставя своей целью объединение усилий государств по предупреждению незаконных действий в отношении судов, начала Международная морская организация с рассмотрения Ассамблеей ИМО в ноябре 1979 г. проблемы морского мошенничества, окончившегося принятием резолюции от 15 ноября 1979 г. А.461(XI) «Баратрия и незаконный захват судов и их грузов» где внимание государств – членов Организации обращено на существование данной проблемы. Совету ИМО поручено рассмотреть возможные меры противодействия мошенничеству подобного рода.

Усилия Совета ИМО в этом направлении нашли свое отражение спустя два года в резолюции от 20 ноября 1981 г. А.504(XII) «Баратрия, незаконный захват судов и их грузов и

другие формы морского мошенничества», которая предлагает правительствам государств-членов усовершенствовать национальное законодательство, включив в него комплекс нормативно-правовых актов, направленных против морского мошенничества. Этой же резолюцией учрежден самостоятельный орган по борьбе с морским мошенничеством – Международное морское бюро, которое стало заниматься различными аспектами незаконных актов в отношении судов, кроме того, в рамках ММБ в Куала-Лумпур (Малайзия) действует Международный центр по пиратству.

Ассамблея ИМО 17 ноября 1983 г. приняла резолюцию А.545(13) «Меры по предотвращению актов пиратства и вооруженного нападения на суда», посвященную исключительно пиратству. Данная резолюция призвала государства к усилению мер по предупреждению и пресечению актов пиратства и вооруженного нападения на суда в своих водах, сообщать в ИМО обо всех случаях пиратских нападений, совершенных в отношении их судов.

К обсуждению проблемы терроризма же привел инцидент 7 октября 1985 года, когда террористы захватили итальянское пассажирское судно "Акилле Лауро", совершавшее круиз по Средиземному морю.

В 1985 году 14 Ассамблея ИМО приняла новую резолюцию А.584(14) «Меры по предотвращению незаконных актов, которые угрожают безопасности судов, их пассажиров и команд». Данная резолюция призвала Правительства, портовые власти и администрации, судовладельцев, судовых операторов, капитанов судов и команды к скорейшему принятию мер к рассмотрению состояния охраны, в случае необходимости мер к усилению охраны портов и судов, кроме того, резолюция поручила Комитету по безопасности на море разработку комплекса мер, которые могут быть приняты для максимального обеспечения безопасности пассажиров и команд на борту судов.

Приведенные резолюции – лишь небольшая часть нормативных актов, с которых началось разрешение проблемы регулирования предотвращения незаконных актов в отношении морских судов, однако характер их свидетельствует о степени важности данной проблемы.

В 1988 г. в Риме принята Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (с Протоколом 2005 г.), и Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе (с Протоколом 2005 г.) – так называемые Римские соглашения о борьбе с насилием на море 1988 г. Конвенция вступила в силу в марте 1992 г., участниками данной Конвенции являются более 70 государств. Российская Федерация ратифицировала эту Конвенцию Федеральным законом от 6 марта 2001 г. № 22-ФЗ.

Кратко анализируя положения Конвенции 1988 г., можно увидеть, что Конвенция базируется на основных принципах права на жизнь, свободу и личную неприкосновенность, отсылаясь в этой части к Всеобщей декларации прав человека, и определяя основанием принятия Конвенции развитие мирового терроризма во всех его формах как существенной угрозы в равной степени главным ценностям человечества и мирному использованию морских пространств в целом,

Конвенция ставит перед ее участниками не только задачу борьбы с незаконными актами, совершаемыми против морских судов, но, главным образом, необходимость разработки и внедрения на законодательном уровне таких мер, существование и возможность применения которых будет максимально обеспечивать именно предотвращение таких актов.

В Преамбуле Конвенции подчеркивается антитеррористическая направленность этих соглашений, при этом сама по себе Конвенция не содержит конкретного перечня наименований деяний, которые являются незаконными актами в отношении морских судов.

Между тем, в статье 3 Конвенция закрепляет круг квалифицирующих признаков, при наличии которых преступное деяние может рассматриваться как незаконный акт против морских судов.

Так, Конвенция определяет в качестве субъекта незаконного акта против морских судов любое лицо, которое будет считаться совершающим преступление, если оно незаконно и умышленно захватывает судно или осуществляет контроль над судном с применением силы или угрозой ее применения, равно как и в любой другой форме запугивания, либо если это лицо совершает акт насилия против лица на борту судна, если при этом такой акт может угрожать безопасному плаванию данного судна; либо если разрушает судно, или наносит судну или его грузу повреждение, которое может угрожать безопасному плаванию данного судна, или же помещает или совершает действия в целях помещения на борт судна любым способом устройство или вещество, которое может разрушить это судно, нанести этому судну или его грузу повреждение, которое угрожает или может угрожать безопасному плаванию данного судна, разрушает морское навигационное оборудование, или наносит ему серьезное повреждение, или создает серьезные помехи его эксплуатации, если любой такой акт может угрожать безопасному плаванию судна, либо сообщает заведомо ложные сведения, создавая этим угрозу безопасному плаванию судна, либо наносит ранения любому лицу или убивает его в связи с совершением или попыткой совершения какого-либо из указанных преступлений. Кроме того, Конвенция указывает,

что лицо также совершает преступление, если оно пытается совершить какое-либо из указанных выше преступлений, или подстрекает к совершению какого-либо из указанных преступлений, совершаемого любым лицом, или является иным образом соучастником лица, которое совершает такое преступление, или угрожает, с условием или без такового, как это предусмотрено национальным законодательством, с целью принудить физическое или юридическое лицо совершить какое-либо действие или воздержаться от него, либо совершить акт насилия против лица на борту судна, если этот акт может угрожать безопасному плаванию данного судна, разрушить судно или нанести судну или его грузу повреждение, могущее угрожать безопасному плаванию данного судна, разрушить морское навигационное оборудование, или нанести ему серьезное повреждение, или создать серьезные помехи его эксплуатации [2].

Анализируя приведенные положения Конвенции 1988 года, очевидно, что главным квалифицирующим признаком незаконного акта против морских судов во всех случаях является угроза безопасности мореплавания. Представляется верным, что еще одной общей чертой всех незаконных актов, совершаемых на море, с учетом специфики области совершения, является средство совершения - все они неизменно совершаются с участием судна, то есть либо с его применением, либо в связи с его использованием. Однако если пиратство носит исключительно корыстный характер, в связи с этим не делая различий между субъектами данного преступления по признаку государственной принадлежности либо иным, то морской терроризм при этом, как следует из определения терроризма в целом, преследует иные, в том числе политические, цели, преследуя также и цели устрашения и запугивания, и носит открытый характер.

Конвенция 1988 года определяет незаконные акты против морских судов, указанные в статье 3, как тяжкие преступления, кроме того, декларируют во всех случаях совершения таких актов неотвратимость преследования лиц, их совершивших. С этой целью Конвенция устанавливает именно обязанность, а не право государств - участников Конвенции либо выдать виновные лица, либо самостоятельно осуществлять их преследование в соответствии с нормами национального законодательства, предусматривая при этом суровые меры наказания за совершение перечисленных в Конвенции преступлений с учетом их тяжкого характера.

Можно сделать вывод, что рассматриваемая норма предусматривает обязанность установления только уголовной ответственности. Однако при этом очевидно, что все деяния, посягающие на безопасность мореплавания неизменно влекут и причинение материального ущерба, и, как следствие, наступление гражданско-правовой ответственности, в связи с чем представляется логичным в рамках уголовного преследования виновных лиц также и возмещение материального ущерба.

Следует отметить еще некоторые особенности данной Конвенции, в частности, что Конвенция 1988 года не распространяется на военные и военно-вспомогательные суда, равно как и на суда, используемые в таможенных или полицейских целях, положения Конвенции применяются относительно инцидентов, совершаемых в морских пространствах, на которые не распространяется суверенитет какого-либо государства, регулирует вопрос о юрисдикции государств-участников Конвенции, не исключая никакой уголовной юрисдикции, осуществляемой в соответствии с национальным законодательством.

Дополнением Конвенции 1988 года является Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, от 10 марта 1988 г. Расширяя сферу действия Конвенции 1988 года, данный протокол устанавливает действие ее положений в случае совершения незаконных актов также на борту или против стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе [3].

Еще одним нормативным актом, направленным на борьбу с терроризмом на море является Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), принятый в ответ на печально известные события 11 сентября 2001 года.

В ноябре 2001 года на 22-ой сессии Ассамблеи ИМО единогласно принято решение о необходимости разработки новых мер в отношении судов и портовых средств для принятия их в декабре 2002 года на Конференции Договаривающихся правительств Конференции СОЛАС-74, на которой 9-13 декабря 2002 года принят в т.ч. Международный кодекс по охране судов и портовых средств.

Кодекс ОСПС представляет собой комплекс положений о специальных охранных мероприятиях, обязательных для выполнения судоходными компаниями и портами, устанавливающий требования к судам и портовым сооружениям по охране и защите судоходства от любых противоправных действий террористов, пиратов и мошенников. Особенностью Кодекса ОСПС является то, что он одновременно регулирует охрану судов и портовых средств, что представляется обоснованным с учетом того, зачастую противоправные акты против судов бывают спланированы, а иногда и осуществляются на берегу или вблизи побережья.

Целями Кодекса ОСПС являются создание международной структуры, использующей сотрудничество между Договаривающимися правительствами, правительственными

учреждениями, местными администрациями, представителями морского судоходства и портов для выявления угрозы и принятия мер, предупреждающих происшествия, связанные с нарушением охраны судов или портовых средств, используемых в международной торговле, распределение соответствующих ролей и ответственности между Договаривающимися правительствами, правительственными учреждениями, местными администрациями, представителями морского судоходства и портов на национальном и международном уровнях для обеспечения охраны на море, обеспечение заблаговременного и эффективного сбора и обмена информацией, связанной с охраной, предоставление методологии оценок охраны, так чтобы иметь готовые планы и процедуры реагирования на изменяющиеся уровни охраны, обеспечение уверенности в том, что в наличии имеются адекватные и надлежащие меры обеспечения охраны на море [4].

Для достижения поставленных целей, Кодексом установлено большое количество обязательных функциональных требований, в частности определено, что его положения применяются к совершающим международные рейсы пассажирским судам, в т.ч. высокоскоростным пассажирским судам, грузовым судам, включая высокоскоростные суда, вместимостью 500 т и более, морским передвижным буровым установкам, и не распространяются, в чем мы видим сходство с Конвенцией 1988 года, на военные корабли, вспомогательные суда военно-морского флота и другие суда, принадлежащие Договаривающемуся правительству или эксплуатируемые им и используемым только для правительственной некоммерческой службы [4].

Если же подробнее остановиться на правовом регулировании предотвращения конкретных видов названных ранее незаконных актов, то можно упомянуть, что, например, четкое определение пиратству дано в Конвенции об открытом 1958 г. и в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.: таковым признается любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершенный с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный в открытом море против какого-либо другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту; против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства. Также пиратством является любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом; любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению указанных выше действий. Это определение принято многими странами в нормах уголовного законодательства, в том числе отражено в статье 277 Уголовного кодекса РФ.

На 63-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН принята Резолюция A/RES/63/111 от 12 февраля 2009 г. по вопросам океана и морского права, призывающая все государства в сотрудничестве с Международной морской организацией к активной борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море путем принятия мер, в том числе касающихся содействия в создании потенциала путем обучения моряков, служащих портов и сотрудников правоохранительных органов в предупреждении, отчетности и расследовании инцидентов, для привлечения виновных к ответственности в соответствии с международным правом, а также путем принятия национального законодательства [5].

На 26-й сессии Ассамблея ИМО приняла Резолюцию A.1025(26) – Кодекс практики расследований преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов, целью которого является предоставление в распоряжение государственных органов унифицированного порядка расследования преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем на море, а также, выражая озабоченность продолжающимися актами пиратства и вооруженного разбоя против торговых судов у побережья Сомали, Резолюцию A.1026(26), в которой призывает все заинтересованные правительства предпринимать все меры предосторожности для защиты судов под своим флагом от нападений пиратов, основанные на рекомендациях, разработанных Организацией [6].

Как уже следует из вышесказанного, Конвенция об открытом 1958 г. и в Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. явились основой для формирования комплекса инструментов правового регулирования борьбы с пиратством, как в международном праве, так и в системах национального законодательства многих государств. В этом комплексе следует отметить, в частности, Конвенцию Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности 2000 г., которая определяет порядок сотрудничества государств в целях борьбы с пиратством, определенным образом расширяя при том полномочия этих государств в указанном вопросе.

Борьбе с незаконным оборотом наркотиков, в том числе на море, посвящена Конвенция ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 г., поскольку морской транспорт нередко используется и при осуществлении незаконных перевозок наркотических средств и психотропных веществ, и это единственный международный договор о международном сотрудничестве в этой области [7].

Серьезную угрозу для безопасности судоходства в пределах морских пространств представляют преступления, связанные со столкновением морских судов. В соответствии со ст. 97 Конвенции 1982 г. в случае столкновения или какого-либо другого навигационного инцидента с судном в открытом море, влекущего уголовную или дисциплинарную ответственность капитана или какого-либо другого лица, служащего на судне, никакое уголовное или дисциплинарное преследование против этого лица не может быть возбуждено, иначе как перед судебными или административными властями государства флага или того государства, гражданином которого это лицо является [1] Правовое регулирование предотвращения этих деяний осуществляет Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов на море 1972 г. [8]

Еще одна категория деяний, преступность которых признана международным правом, включает деяния, связанные с неоказанием помощи на море, и здесь действуют положения Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 г. (с изменениями от 27 мая 1967 года), предусматривающая, в частности, обязанности капитана судна оказать помощь всякому лицу, даже враждебному, встреченному в море, в опасности погибнуть [9]. Аналогичные положения содержатся и Международной конвенции о спасании 1989 г. [10].

Конвенция 1982 г. устанавливает понятие «несанкционированное вещание» - это передача, в нарушение международных правил, звуковых радио- или телевизионных программ с судна или установки в открытом море, предназначенных для приема населением, исключение составляет передача сигналов бедствия. Любое лицо, занимающееся несанкционированным вещанием, может быть привлечено к ответственности в суде государства флага судна, государства регистрации установки, государства, гражданином которого является это лицо, любого государства, где могут приниматься передачи. или же любого государства, санкционированной радиосвязи которого создаются помехи. [1].

С целью защиты подводных телеграфных, телефонных, высоковольтных кабелей и подводных трубопроводов, проводимых государства в пределах морских пространств Конвенция 1982 г. устанавливает обязанность каждого государства создать комплекс норм, предусматривающих ответственность за разрыв или повреждение подводного кабеля в открытом море каким-либо судном, плавающим под его флагом, или каким-либо лицом под его юрисдикцией, совершаемые намеренно или в силу преступной небрежности таким образом, что это может прервать или затруднить телеграфную или телефонную связь, а равно разрыв или повреждение при таких же обстоятельствах подводного трубопровода или высоковольтного кабеля [1].

Анализируя сказанное, мы видим, что в современном международном праве вопросу предотвращения незаконных актов, совершаемых против морских судов, существует в основе своей достаточный комплекс норм, определяющих как преступность и наказуемость деяний, являющихся незаконными по отношению к морским судам, так и порядок как самостоятельных действий государств в случае свершение таких деяний, как и порядок взаимодействия. Однако, с учетом количества преступлений, совершаемых против морских судов остается неизменно высоким, а также с учетом совершенствования способов и средств реализации преступного умысла в рассматриваемой сфере, тяжести последствий совершения противоправных деяний в морских пространствах, существующее современное законодательство требует постоянного совершенствования как глобального регулирования, так и положений национального законодательства в этой части.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция ООН по морскому праву. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121270/
2. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства. [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml
3. Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе. [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/shelf_security.shtml
4. Международный кодекс по охране судов и портовых средств. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902019001>
5. Резолюция A/RES/63/111. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://undocs.org/ru/A/RES/63/111>
6. Кодекс практики расследований преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/A/57/72>
7. Конвенция ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121092/
8. Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов на море [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1901005>
9. Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901796831>

10. Международная конвенция о спасании. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://base.garant.ru/2540770/>

Скаридова М.А.
Старший преподаватель
кафедры Международного и морского права
ГУМРФ им. С.О. Макарова

ДЕТЕРМИНАЦИЯ ЮРИДИЧЕСКОГО СОДЕРЖАНИЯ ОСНОВНЫХ ПОНЯТИЙ, МОГУЩИХ БЫТЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫМИ В ДОГОВОРАХ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ НА МОРСКИХ МЕСТОРОЖДЕНИЯХ

Аннотация: В статье исследуется юридическое содержание терминов как основной инструмент формирования положений договоров перевалки грузов вне портовых акваторий. Для выявления возможных юридически значимых смыслов основное внимание уделено анализу документов, разработанных ИМО, а также документам принятым в практике документооборота российских и зарубежных компаний. В итоге автор формулирует основные положения, могущих лечь в основу понятийного аппарата как основы профильных договоров.

Ключевые слова: договор перевалки грузов; морское месторождение; ресурсодобывающая деятельность; морской район добычи и перевалки

DETERMINATION OF LEGAL CONTENTS OF BASIC NOTIONS WHICH COULD BE USED IN TRANSSHIPMENT CONTRACTS FROM OFFSHORE MARINE FIELDS

Summary: The article examines the legal content of terms as the main tool for the formation of the provisions of the contracts for the transshipment of goods outside port waters. To identify possible legally significant meanings, the main attention is paid to the analysis of documents developed by IMO, as well as documents adopted in the practice of document management of Russian and foreign companies. As a result, the author formulates the main provisions that can form the basis of the conceptual apparatus as the basis of core contracts.

Keywords: cargo transshipment agreement; offshore field; resource extraction activities; offshore mining and transshipment area

Терминологическая проблема, применительно к договору перевалки грузов на морских месторождения весьма актуальна поскольку унифицированные правила по перевалке невозможно разработать без единого толкования основных договорных понятий. На основе проведенного анализа документов, разработанных ИМО, а также принятых в практике документооборота российских и зарубежных компаний, выявлены основные термины, нуждающиеся в детерминации для использования в договорах перевалки.

Статья 77 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее КМП-82) предоставила прибрежному государству право осуществлять над континентальным шельфом суверенные права в целях разведки и разработки его природных ресурсов, а также разрешать и регулировать бурильные работы для любых целей. Но надо отметить, что КМП-82 оставила вне своих рамок отдельные положения, имеющие существенное значение для добычи морских ресурсов, в частности:

- не детерминировала понятия «разведка» и «разработка» применительно к ресурсодобывающей деятельности;
- не определила порядка установления специальных мер безопасности в районе промысла
- не ввела положений, могущих быть применимыми в полярных районах.

Вместе с тем, современная практика морской добычи углеводородов требует уточнений в действующие и принятия новых международно-правовых норм.

Первым следует выделить определение *морского месторождения*. Энциклопедические источники выделяют разработку морских месторождений в отдельную статью, но определяет ее как «подводная добыча», под которой понимается добыча полезных ископаемых, разработка месторождений под водами Мирового океана [1].

КМП-82 не установила разницы и в детерминации «*бурение континентального шельфа*», например в научно-исследовательских целях и в промышленных целях. В основном энциклопедические источники под «*промышленной разработкой*» понимают систему организационно-технических мероприятий, обеспечивающих рациональное извлечение жидких и газообразных углеводородов из месторождений, расположенных под дном морей и океанов; мероприятия связанные с выполнением поисково-разведочных работ, бурением скважин, строительством надводных и подводных сооружений для добычи, сбора и транспортировки нефти и газа потребителям [2].

Анализ показал, что промышленной разработке предшествует период опытно-промышленной эксплуатации месторождений, в которой наряду с действующими скважинами одновременно происходит доразведка месторождения, подсчет запасов и подготовка исходных данных для составления проекта разработки месторождения. Опытно-промышленная эксплуатация после ее окончания переходит в *промышленную разработку месторождения*, осуществляемую в соответствии с проектом [3].

Энциклопедический источник, термин «*промышленная разработка месторождения*» определяет как объект морской нефтедобычи, состоящий из подводных и надводных комплексов, которые осуществляют разработку месторождений в промышленных объемах [4]. Термин «Промышленная разработка месторождений» встречается как в федеральных нормах, так и отраслевых приказах и распоряжениях, однако без ясной детерминации [5].

В «Правилах разработки нефтяных и газонефтяных месторождений» [6] раздел 2 «Промышленная разработка нефтяных месторождений», в котором под «*промышленной разработкой нефтяного и нефтегазового месторождения*» понимается технологический процесс извлечения из недр нефти, газа и сопутствующих ценных компонентов для использования их в народном хозяйстве. Российский стандарт «Месторождения нефтяные и газонефтяные» [7] в разделе 3 «Термины и определения» дает определение термину промышленное освоение месторождения как - *создание необходимой инфраструктуры для добычи и транспортирования нефти и газа и получение нефти из первой скважины эксплуатационной сетки*.

Искомый термин «морское месторождение» мы также находим в Налоговом кодексе РФ [8], в котором под ним понимается *месторождение углеводородного сырья на участке (участках) недр, расположенном (расположенных) полностью в границах внутренних морских вод и (или) территориального моря и (или) на континентальном шельфе Российской Федерации либо в российской части (российском секторе) дна Каспийского моря*.

Вторым, выделим понятие/термин «*морской район добычи и перевалки*» (далее МРДП).

Применительно к данной работе, под «морским районом добычи и перевалки» мы понимаем «*морской район, границы которого могут включать пространства, находящиеся под юрисдикцией прибрежного государства, и в котором осуществляется промышленная разработка минеральных ресурсов и их грузооборот*».

МРДП представляет собой сложную систему взаимосвязанных элементов, среди которых:

- одна или несколько платформ, буровые суда;
- суда снабжения буровых платформ;
- специализированные несамоходные грузовые суда для доставки секций стационарных установок к месту монтажа;
- средства для строительства морских трубопроводов;
- плавучее грузоподъемное и монтажное оборудование;
- хранилища добытой нефти и газа и прочее.

На практике, район морской промышленной разработки углеводородов представляет собой обширные акватории, могущие охватывать морские пространства радиусом около 10-20 морских миль из точки установки буровой установки. На размеры района морской добычи влияют многочисленные факторы, включая тип буровой (плавучая, полупогруженная, стационарная) и климатические условия района добычи, наличие морских сил обеспечения (буксиры, спасательные суда, транспортные танкера, бункеруемые для транспортировки и танкера аварийного хранения, другие суда обеспечения).

Очевидно, что активность в районе промышленной разработке морских ресурсов представляет опасность для всех участников коммерческих операций. Важным представляется обстоятельство, что на основании статьи 60(2) КМП-82 прибрежное государство имеет исключительную юрисдикцию над перечисленными искусственными сооружениями, в том числе юрисдикцию в отношении таможенных, фискальных, санитарных и иммиграционных законов и правил, а также законов и правил, касающихся безопасности.

В соответствии с резолюцией Ассамблеи ИМО А.706 (17) от 06 ноября 1991 г., распространение навигационных предупреждений возложено на Всемирную службу навигационных предупреждений (ВСНП), которая, получая информацию от всех пользователей морских пространств и национальных служб, должна осуществлять международную координацию по распространению навигационных предупреждений. Для достижения этих целей установлено три типа навигационных предупреждений:

- предупреждение NAVAREA,
- прибрежные предупреждения,
- местные предупреждения,

каждое из которых предназначено для обслуживания нужд мореплавателя в определенном районе и в зависимости от характеристик используемых радиосетей [9].

С целью обеспечения безопасности, морской район добычи должен объявляться районом опасным для мореплавания (и в отдельных случаях и полетов) о чем должно издаваться *прибрежное предупреждение* в соответствии с установленными международными правилами. Под «прибрежным предупреждением» ИМО понимает «навигационное предупреждение, содержащее информацию, относящуюся к району, выпущенное национальным координатором». В настоящий момент в этих предупреждениях даются краткосрочные сообщения, как правило, о временных опасностях. Считаем, что применительно к распространению предостерегающей информации о МРПП формат сообщения следует изменить на формат NAVAREA и включать информацию о МРПП для безопасности мореплавателей на океанских переходах, что будет крайне важно с учетом использования Северного морского пути.

Непосредственно в задачу управления перевалкой должен входить план по созданию благоприятных и безопасных условий грузооборота, а также обеспечение того, чтобы все выполняемые операции оказывали минимальное воздействие на окружающую среду в соответствии с действующей системой регулирования и признанными отраслевыми регламентами.

Деятельность терминала хранения и принимающего танкера должны быть регламентированы документами, принятыми управляющими компаниями. На терминале должна быть внедрена система управления, которая должна позволять соблюдение предписываемых требований, а также политики и регламентов, принятых компанией.

Оператор МРПП – основное лицо в операциях, осуществляющихся в указанном районе и его статус должен быть определен на основе норм международного права и лицензией на производство работ, которая среди прочего должна наделять его обязанностями по обеспечению экологической безопасности в районе добычи и перевалки.

Обратим внимание на практику обозначения судов, могущих принять участие в операциях по перевалке и для выявления наиболее приемлемых и унифицированных с правовой и функциональной точек зрения определений, рассмотрим существующую практику. В операциях по перевалке, участвуют, как минимум два объекта – «судно-хранилище» и «судно-транспортер».

Для обозначения хранилищ, «привязанных» к району добычи в отдельных источниках мы находим такие термины как «**плавучие рейды**» и «**нефтегавань**» (некоторые авторы здесь понимают - прибрежный водный участок, где осуществляется прием судов: их разгрузка и погрузка (налив) нефтепродуктами [10]). И если прибрежная инфраструктура, вполне вписывается в практику обработки грузов (причалы, пирсы...), то вторая составляющая нефтегавани - ее *акватория* никоим образом не идентифицируется.

Другой, наиболее часто встречающийся термин для обозначения хранилищ, «привязанных» к району добычи - суда типа FPSO (судно для добычи, хранения и отгрузки нефти), производящих добычу на глубоководных месторождениях, и последующей ее транспортировке к нефтехранилищам и нефтеперерабатывающим заводам на суше. Но наиболее часто встречающимся в документах компаний термином для обозначения морского судна-хранилища является: «Плавучий объект для хранения и перевалки» (Floating Storage and Offloading (FSO)).

Для объектов, на которые с хранилищ переваливают углеводороды также существует большое разнообразие терминов. Вот некоторые из них: «*шаттл-танкер*», «*танкер-челнок*» или «*плавучий трубопровод*» (Floating Pipeline).

Договора, заключаемые российскими компаниями дополняют этот перечень таким понятием как «временный перегрузочный комплекс» (например, договор между ООО «РПК Норд» и страховой группы «СОГАЗ» в котором под таким названием упоминается объект страхования), «рейдовое плавучее нефтехранилище», или «накопитель, предназначенный для ... прием, хранение и отгрузку нефти».

Перечень можно дополнить и некоторыми иными терминами, которые мы можем встретить в документообороте российских компаний. Например, «ГАЗПРОМ» использует понятие «Плавучее хранилище сжиженного природного газа, оснащенное, оснащенное судовой регазификационной установкой» (Floating Storage Regasification Unit), которые может осуществлять перевалку/прием жидкого газа не только для хранения, но и для переработки жидкого газа в нормальное агрегатное состояние.

Все танкеры, как определено в Конвенциях СОЛАС-74 и МАРПОЛ 73/78, валовой вместимостью 500 и выше, должны отвечать требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ). Администрациям судов, на которые данный кодекс не распространяется, настоятельно рекомендуется разработать систему управления, которая обеспечивала бы эквивалентный стандарт безопасной эксплуатации этих судов.

МКУБ не дает определения «танкеру – перевозчику» отличного от МАРПОЛ, но в большей мере нацелен на формирование требований международного стандарта по управлению безопасностью и эксплуатацией судов, а также предотвращению загрязнения.

По нашему мнению в договоре перевалки приемного судна нет оснований для использования терминологии отличной от той, которую использует МАРПОЛ. [11] Если согласиться с данным утверждением, то под «нефтяным танкером», принимающим нефть от

судна-хранения для последующей перевозки в порт следует понимать «судно построенное или приспособленное главным образом для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях, включая комбинированные суда и любой, и любой газозов, если он перевозит в качестве груза или части груза нефть наливом».

И это не единственная возможная «привязка» к международным нормативным документам. Так, Международное руководство по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов допускает такие термины как *нефтебалкер-рудозов* или *нефтерудозов*. [12]

Применительно к функциональной предназначенности для договорных отношений по перевалке обязательным является не только согласованное обозначение доставщика, но и его класс, поскольку именно эта характеристика является основной для перевалки исходя из характеристик судна-хранения. Поскольку, формально утвержденной в международном обороте единой классификации не существует, ясное описание дедефта-размерений является обязательной характеристикой, которые должны фиксироваться в договоре.

На основании проведенного исследования правомерно сформулировать следующие определения, которые могут быть использованы в договорной практике по перевалке.

Перевалка углеводородов осуществляется в «**морским районом добычи и перевалки**», под которым следует понимать морской район, включая пространства континентального шельфа, границы которого могут включать пространства, находящиеся под юрисдикцией прибрежного государства, и в котором осуществляется промышленная разработка минеральных ресурсов и их грузооборот».

Под «**промышленной разработкой месторождения**» предлагается понимать - технологический процесс извлечения из недр континентального шельфа углеводородного сырья, хранение и перевалку на транспортный танкер или газозов для доставки в район выгрузки, а также и иные действия необходимые для обеспечения безопасности добычи.

Для целей хранения, накопления и перевалки углеводородов вполне обоснованно можно использовать термин – «**Плавающая платформа/Судно для хранения и перевалки нефти**» (англ. - *Floating Platform for Storage and Offloading (FPSO)*) используемая для накопления и хранения нефти или газа, поступающих с близлежащих добывающих платформ.

В связи с обобщающим значением термина *Floating Storage and Offloading (FSO)* и многообразия аналогов, возможно использование в договорах перевалки, равно как и в русскоязычной специальной литературе термина «**Плавающий объект для хранения и перевалки**» («ПОХП»).

В процессе работы над настоящей статьей было установлено, что терминологический аппарат, могущий быть использованный в договорах перевалки в оффшорных районах, содержит термины, которые нуждаются в специальной детерминации поскольку международные договора и соглашения не раскрывают их содержание, а нормы национального права, как правило, регламентируют перевалку в границах акватории портов.

В России до настоящего времени не удалось построить логически и юридически непротиворечивую систему законодательных и нормативных требований, устанавливающих исчерпывающий набор технических, технологических и экологических требований и ограничений при развитии морской нефтегазовой отрасли. Полагаем необходимо принять комплексный нормативный источник, ясно детерминирующий не только основные понятия, но и учитывающий определение всех вопросов производственной деятельности на континентальном шельфе, который бы также регулировал взаимоотношения государственных надзорных органов и добывающих компаний, детерминировал правовой статус искусственных сооружений и иного оборудования, используемого в морских районах производственной деятельности.

Пристатейный библиографический список:

1. Большая советская энциклопедия. М.: Советская энциклопедия. 1969-1978.
2. Большой экономический словарь. М.: Институт новой экономики. А.Н. Азрилян. 1997.
3. Закиров С.Н. Теория и проектирование разработки газовых и газоконденсатных месторождений. М.: Недра, 1989. 333 с.
4. Большая Энциклопедия Нефти Газа [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://www.ngpedia.ru/id368270p2.html>
5. Например: Закон РФ «О недрах» от 21.02.1992 № 2395-1 в ред. 01.07.2014 (Статья 23 закона); Постановление Правительства РФ от 21.04.2014 № 366 «Об утверждении государственной программы РФ «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ на период до 2020 года»; приказ Минприроды России от 01.11.2013 № 477 «Об утверждении Классификации запасов и ресурсов нефти и горючих газов»; Приказ Минприроды РФ от 21.03.2007 № 61 «Об утверждении Методических рекомендаций по проектированию разработки нефтяных и газонефтяных месторождений»; Приказ Минприроды РФ от 07.03.1997 № 40 «Об утверждении классификаций запасов полезных ископаемых» (вместе с классификацией запасов месторождений и прогнозных ресурсов твердых полезных ископаемых), «Классификацией эксплуатационных запасов и прогнозных ресурсов подземных вод».
6. Правила разработки нефтяных и газонефтяных месторождений (утв. Коллегией Миннефтепрома СССР, протокол от 15.10.1984 № 44 п. IV) // СПС Консультант.

7. ГОСТ Р 53710-2009. Национальный стандарт Российской Федерации. Месторождения нефтяные и газонефтяные. Правила проектирования разработки (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2009 N 1152-ст) Oil and gas-oil fields. rules of development. ОКС 73.020. Дата введения 2011-01-01 [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://base.garant.ru/70229774/>

8. Налоговый кодекс РФ. Часть 1 от 31.07.1998 № 146 - ФЗ в ред. от 04.10.2014. Раздел 1 Глава 1 Статья 11.1 (введена ФЗ от 30.09.2013 № 268-ФЗ) // СПС Консультант Плюс

9. Скаридов А.С. Морское право. 2-е издание, ЮРАЙТ, 2019 г.

10. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://discoverrussia.interfax.ru/wiki/24/>

11. МАРПОЛ 73/78. Приложение I к Конвенции «Правила предотвращения загрязнения нефтью»

12. Международное руководство по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов. Глава 14. (ISGOTT). 5-е изд. СПб: ЗАО ЦНИИМФ, 2007. 504 с.

Сторожева К.В.

Riga Graduate School of Law

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ

Аннотация: в данной работе автор анализирует нормативные документы, принятые в последние годы различными организациями, в частности, Международной морской организацией (ИМО), связанные с экологическими вопросами и переходом к более чистым видам топлива; систематизирует актуальные нововведения в области информационных технологий и достижений.

Ключевые слова: международно-правовое регулирование, бункерное топливо, СПГ – сжиженный природный газ, блокчейн, кибербезопасность

SOME ISSUES OF LEGAL REGULATION OF NEW TECHNOLOGIES IN THE SHIPPING INDUSTRY

Summary: in this work, the author analyzes regulatory documents adopted in recent years by various organizations, in particular, the International Maritime Organization (IMO), related to environmental issues and transition to cleaner fuels; systematizes current innovations in information technology and achievements.

Keywords: international legal regulation, bunker fuel, LNG - liquefied natural gas, blockchain, cyber security

Международное экологическое законодательство в судоходной сфере ужесточается год от года. Вместе с тем именно новые экологические требования к судам могут стимулировать инновационный прорыв.

Выбросы отработавших газов в судоходстве лимитирует Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ, Приложение VI). Речь идет в первую очередь об ограничении уровня выбросов оксидов серы и оксидов азота.

С 1 января 2020 года вступили в силу требования Международной морской организации (ИМО) по содержанию серы в бункерном топливе. Для судов, работающих вне районов SECA¹ с 1 января 2020 года, ИМО устанавливает снижение предельного содержания серы топливе, используемом на судах с 3,50% до 0,50%. Судам будет запрещено сжигать любое морское топливо с содержанием серы более 0,50%, если они не оснащены утвержденным «эквивалентным устройством», таким как система очистки выхлопных газов или скрубберами. Это значительно сократит количество оксидов серы, выделяющихся с судов, и должно принести большую пользу для здоровья и окружающей среды для всего мира, особенно для населения, живущего недалеко от портов и на побережье.

Данное требование оценивается многими специалистами отрасли как революционное, сопоставимое с событием начала XX века, когда морское судоходство перешло с использования угля на жидкое нефтяное топливо. Это требование столь серьезно, что способно кардинально изменить структуру глобального спроса на бункерное топливо, стимулируя развитие новых конструкций судов, использование альтернативных видов топлива, а также, что актуально для нефтепереработчиков всего мира, может привести к существенному сокращению рынка сернистого остаточного топлива и снижению его стоимости.

Новые требования будут действовать во всех международных водах и затронут интересы судовладельцев более 70 тыс. судов. Это требование вводится в дополнение к ограничениям в 0,1 % серы в североамериканских и американских районах Карибского бассейна, Северного и Балтийского морей.

¹ Районы SECA (Sulfur Emission Control Areas) были сформированы в 2010 году. В зоны на сегодняшний день входят акватории Северного и Балтийского морей, пролив Ла-Манш, Карибское море и 200-мильные зоны США и Канады.

Вышеуказанная поправка к МАРПОЛ 73/78 будет запрещать не только использование, но и перевозку несоответствующего требованиям мазута для целей сжигания в двигательных установках или эксплуатации на борту судна, если оно не оснащено скруббером, представляющим собой систему очистки выхлопных газов.

Можно сказать, что судоходство сталкивается с серьезными проблемами в глобальном переходе к более чистым видам топлива.

Бункерная промышленность, как ожидается, в течение этого года будет адаптироваться к мандату Международной морской организации на поставку топлива с низким содержанием серы в 2020 году. Переход происходит в основном когда цены на низкосернистые виды топлива (как остаточные, так и дистиллятные) значительно выше, чем на высокосернистые. Это увеличивает потребность судов в установке скрубберов, позволяющих им использовать более дешевое высокосернистое топливо. Скрубберы, однако, могут иметь собственные проблемы с управлением сточных вод. В более долгосрочной перспективе может установиться борьба, какое альтернативное топливо становится доминирующим для судоходной отрасли, поскольку она стремится свести к минимуму свои выбросы вредных веществ в течение последующих лет.

Одной из наиболее перспективных альтернатив является сжиженный природный газ - СПГ. Сжиженный природный газ составляет лишь 5-10% от текущего использования бункерного топлива (в основном в танкерах СПГ) и имеет потенциал для более широкого увеличения, однако, существуют опасения по поводу выбросов метана по всей цепочке поставок. В конечном счете, она, вероятно, будет включать в себя различные виды топлива – в том числе те, которые не используются сегодня – наряду с другими энергосберегающими технологиями, чтобы существенно снизить негативное воздействие на судоходство¹.

Использование газомоторного топлива при эксплуатации танкеров значительно повышает экологическую безопасность судов и отвечает ожиданиям как судовладельцев, так и фрахтователей, которые стремятся сделать транспортировку грузов все более безопасной для окружающей среды.

Выбор инновационных технических решений позволит флоту не просто соответствовать международным нормам выбросов, но и превосходить их. Тем самым рынку задается новый стандарт качества судоходства, что особенно важно для экологически уязвимых регионов, таких как Арктика.

Арктика – одна из наиболее хрупких экосистем на планете, она наиболее остро чувствует на себе климатические изменения. Вместе с ущербом, который наносят добывающие и судоходные компании, в будущем это может привести к необратимым последствиям.

Таким образом, новые поправки ИМО это, по-настоящему, вынужденная мера насколько возможно свести к минимуму загрязнение вод, в том числе, Арктического региона, флоры и фауны. Однако, нужно учитывать, что огромную роль играет ответственность и добросовестность судовладельцев и перевозчиков.

Как показывает практика портового контроля за судами, одним из нелегитимных способов избежать проблем с экологическим законодательством стало занижение показателей содержания загрязняющих веществ по представленным судовым ведомостям. По информации капитана «Большой порт Санкт-Петербург» Александра Волкова, встречаются и случаи фальсификации документов, когда истинное содержание серы в топливе существенно отличается от предельно допустимых значений².

На этапе захода судна в акваторию порта контроль за соблюдением судовладельцами требований МАРПОЛ осуществляют портовые власти. Балтийское море – одна из российских гаваней, попадающих в зону SECA, поэтому работа по исполнению требований международной конвенции заходящими в Большой порт судами и бункеровочными компаниями целиком легла на плечи администрации порта. Была разработана система инспектирования судов – проверки распространяются на суда, ходящие как под российским, так и под иностранным флагами. «После рассмотрения «профиля риска» заходящего в порт судна служба капитана морского порта запрашивает историю проверок и нарушений. Решением администрации порта по результатам документального контроля производится выборочная проверка и отбор топливных проб», - поясняет Александр Волков.

Начиная с 2020 года Балтийское и Северное моря получают статус зоны NECA – района контроля выбросов окислов азота, что предъявляет дополнительные требования к портовому контролю за деятельностью бункеровщиков. Распространение ограничений МАРПОЛ на мировые акватории коснется Дальнего Востока и южных регионов, в связи с чем лучшие практики

¹ Sustainability Shift – Oil's Future in the Energy Transition: S&P Global Platts. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.hellenicshippingnews.com/sustainability-shift-oils-future-in-the-energy-transition-sp-global-platts/>

² // Морской бизнес Северо-Запада. №3 (48). 2017. с. 68.

портового контроля за соблюдением экологического кодекса, разработанные на Северо-Западе, окажутся крайне востребованы во всех российских портах¹.

Изменения по содержанию серы в бункерном топливе — лишь начало большой экологической реформы в судовой отрасли. Начиная с 2020 года судовладельцы обязаны действовать в рамках масштабного плана по сокращению выбросов парниковых газов².

Среди изменений, происшедших за отчетный период в области международного регулирования, следует отметить, также, принятие ИМО в апреле 2018 года первоначальной стратегии по сокращению выбросов парниковых газов, направленной на снижение к 2050 году по меньшей мере на 50% общего объема ежегодных выбросов парниковых газов с судов по сравнению с 2008 годом.

В ходе своей семьдесят четвертой сессии Комитет по защите морской среды принял следующие меры:

- Было принято решение инициировать четвертое исследование ИМО по парниковым газам, которое, как ожидается, будет опубликовано осенью 2020 года, и которое будет включать в себя перечень текущих глобальных выбросов парниковых газов и соответствующих веществ, выбрасываемых судами общей массой 100 брутто-тонн и выше, участвующими в международных рейсах, а также бизнес-обычные сценарии будущих выбросов международных морских перевозок (2018-2050 годы);

- Принята резолюция КЗМС.323 (74), поощряя добровольное сотрудничество между портом и судоходными секторами в целях содействия сокращению выбросов парниковых газов с судов. Это может включать нормативные, технические, эксплуатационные и экономические меры в таких ключевых областях, как обеспечение наземного энергоснабжения (предпочтительно из возобновляемых источников); безопасная и эффективная бункеровка альтернативных низкоуглеродных видов топлива; стимулирующие схемы, направленные на сокращение выбросов парниковых газов и обеспечение устойчивости; а также поддержка оптимизации портовых заходов, в том числе содействие своевременному прибытию судов;

- Утвердил четырехэтапную процедуру оценки воздействия на государства возможных мер по сокращению выбросов парниковых газов с судов;

- Было решено создать добровольный многосторонний донорский целевой фонд для предоставления специального источника финансовой поддержки деятельности по техническому сотрудничеству и наращиванию потенциала в поддержку осуществления первоначальной стратегии ИМО по сокращению выбросов парниковых газов с судов³.

В любом случае новые экологические требования не просто формулируют новые вызовы для судоходства, но и подталкивают ответственных судовладельцев к поиску наиболее эффективных, качественных и безопасных технических решений в области морской транспортировки любых грузов.

Практика показывает, что модернизация судов под каждую из новых экологических норм по отдельности требует применения большого количества нового оборудования и внедрения сразу нескольких достаточно сложных и дорогостоящих технологий. Более эффективным решением выглядит переход на альтернативный вид топлива, который сразу позволит сократить все виды выбросов, удовлетворив тем самым все вновь вводимые нормативные ограничения⁴.

Также необходимо отметить, что в 2021 году ожидаются дополнительные требования по ограничению содержания отравляющих веществ в выбросах.

Еще один вопрос, который представляется важным рассмотреть на сегодняшний день - неопределенность в отношении автономных судов, технологий распределенного реестра, таких как блокчейн, а также адаптации существующих и новых правил на национальном и международном уровнях.

Технологии стали одним из ключевых элементов многих систем на борту судов и в портах и продолжают трансформировать и революционизировать методы осуществления морских перевозок. Многие современные технологические достижения, включая, например, автономные суда, беспилотные летательные аппараты и различные технологии распределенных реестров, такие как блокчейн, открывают значительные возможности, в частности для повышения эффективности операций и снижения затрат. Однако в морской отрасли сохраняется неопределенность в отношении их потенциальной защищенности и безопасности и существует обеспокоенность по поводу возможных инцидентов, касающихся кибербезопасности. В целях сведения к минимуму таких рисков для систем на борту судов и в портах и содействия переходу

¹ //Морской бизнес Северо-Запада. №3 (48). 2017. с. 69.

² ИМО 2020: судоходный рынок готовится к переменам. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://gasandmoney.ru/analitika/imo-2020-sudohodnyj-rynok-gotovitsya-k-peremenam/>

³ United nations conference on trade and development (UNCTAD). «Review of maritime transport – 2019», 31 January 2020. (Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД). «Обзор морского транспорта-2019», 31 января 2020 года)

⁴ // Журнал Российского судоходства «Морской флот». №03/1531. 2017. с. 14-16.

на возможные новые технологии правительства и морская отрасль продолжают прилагать усилия для улучшения методов управления безопасностью и рисками и для обеспечения соблюдения сложных и меняющихся нормативно-правовых требований.

Кроме того, различные технологии распределенных реестров, которые в настоящее время появляются и распространяются, включая инициативы, связанные с технологией блокчейн, должны быть функционально совместимыми, поскольку конкуренция между ними в стремлении сделать конкретную технологию выбранным отраслевым стандартом может оказаться в ущерб интересам судоходной отрасли.

Примером применения новейших технологий может служить Блокчейн -платформа TradeLens, разработанная IBM и датским гигантом в сфере судоходства и логистики Maersk, которая стала первой масштабной открытой платформой для обмена информацией и разработки цифровых продуктов.

Приложения, разработанные Maersk и IBM, для пользователей призваны решить два самых важных вопроса, которые генерируют больше всего неточностей и проблем при перевозке, - сделать прозрачными все этапы движения партии товара по звеньям логистической цепочки и упростить документооборот и связанные с ним процессы, которые это движение затрудняют. То есть, основная идея совместного проекта по созданию цифрового решения для глобальной торговли заключается в том, чтобы, используя блокчейн-технологии, упростить процесс документооборота при контейнерных перевозках, переместив его в интернет¹.

Первоначально платформы испытывали трудности с привлечением крупных судоходных компаний. Так как TradeLens была реализована в первую очередь для Maersk и IBM. Однако, после изменений в корпоративной структуре, недавно присоединились Средиземноморская судоходная компания (MSC) и CMA CGM.

Сегодня TradeLens обрабатывает более 10 миллионов отправок и тысячи документов в неделю, предоставляя грузоотправителям, грузоотправителям, сотрудникам таможни, портовым властям, внутренним перевозчикам и другим подписчикам общую информацию о соответствующих сделках. Приверженность TradeLens к защите данных и доступу к ним помогает обеспечить конфиденциальность. В то же время пользователи могут работать вместе более эффективно, поскольку они имеют доступ в реальном времени к своим данным доставки².

Еще одним примером является состоявшаяся в декабре 2017 года первая сделка по фрахтованию судна, оплаченная криптовалютой. Биткойнами была оплачена перевозка 3000 тонн пшеницы из России в Турцию – из Ростова-на-Дону в порт Самсун.

Груз был доставлен в рамках пилотного тестирования платежной системы Prime Shipping Foundation, которая предназначена для навалочных грузов. Эта блокчейн-технология разработана для оплаты сделок криптовалютой и для быстрого ее перевода в другие валюты в области торговли продовольственных товаров³.

По мере того как вырисовывается будущее технического прогресса в морских перевозках, и морская отрасль начинает использовать технологии для улучшения своих услуг, происходит адаптация существующих правовых, нормативных и регулирующих рамок и при необходимости принимаются новые нормативные документы как на национальном, так и на международном уровне.

В стратегическом плане ИМО, принятом в декабре 2017 года, признается необходимость интеграции новых и появляющихся технологий в нормативную базу для судоходного сектора. Этот план был разработан в свете принятия резолюции, которая призывает морские администрации обеспечить надлежащий учет вопросов кибербезопасности в существующих системах управления безопасностью начиная с 1 января 2021 года, а также принятия в июле 2017 года Руководства ИМО по управлению рисками кибербезопасности на море.

В морской индустрии для всех участников рынка, а особенно крупных игроков, крайне важно проектировать и разрабатывать свои информационные системы по канонам систем high availability, т.е. системы высокой доступности, характеризующихся наличием решений для избегания отказов в обслуживании путем управления сбоями и сокращения времени плановых простоев.

Подводя итог, можно сказать, что на сегодняшний день мы сталкиваемся со многими вызовами в области судоходства, в том числе: глобальном переходе к более чистым видам топлива и технологической трансформацией осуществления морской перевозки. Актуальные изменения и новые технологии, как в экологическом секторе, так и в секторе информационных технологий (IT) требуют постоянного мониторинга, особенно, со стороны нормативно-правовых актов национального и международного характера.

¹ // Информационно-аналитический транспортный журнал «FREIGHT». №1(88). 2018. С. 8-9.

² Блокчейн -платформа TradeLens от IBM и Maersk внедряется в Санкт-Петербурге. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://smart-lab.ru/blog/546194.php>

³ // Информационно-аналитический транспортный журнал «FREIGHT», №1(88). 2018. С. 8-9.

Пристатейный библиографический список:

1. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов, (МАРПОЛ 73/78), Лондон, 02 ноября 1973 г., 1978 год (Протокол 1978 года), 1997 год (Протокол-приложение VI), 2020 год (Протокол-приложение VI), вступление в силу: 2 октября 1983 года (приложения I и II);
2. Resolution МЕРС.320(74) (adopted on 17 May 2019) Invitation to Member State to encourage voluntary cooperation between the port and shipping sectors to contribute to reducing GHG emission from ships;
3. Ship Emissions Toolkit. Guide No.1: Rapid assessment of ship emissions in the national context. Published in 2018 by the GloMEEP Project Coordination Unit International Maritime Organization;
4. United nations conference on trade and development (UNCTAD). «Review of maritime transport – 2019», 31 January 2020 / Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД). «Обзор морского транспорта-2019», 31.12.2020 года)
5. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД). «Обзор морского транспорта-2018», август 2019 года
6. Sustainability Shift – Oil’s Future in the Energy Transition: S&P Global Platts. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.hellenicshippingnews.com/sustainability-shift-oils-future-in-the-energy-transition-sp-global-platts/>
7. ИМО 2020: судоходный рынок готовится к переменам. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://gasandmoney.ru/analitika/imo-2020-sudohodnyj-rynok-gotovitsya-k-peremenam/>
8. Блокчейн - платформа TradeLens от IBM и Maersk внедряется в Санкт-Петербурге. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://smart-lab.ru/blog/546194.php>



РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Овчинникова Е.В.

Студент ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА В ОТНОШЕНИИ НЕКОТОРЫХ НОРМ АВТОРСКОГО ПРАВА НА ПРИМЕРЕ СРАВНИТЕЛЬНОГО АНАЛИЗА ПРАВОВЫХ АКТОВ И СУДЕБНЫХ ПРЕЦЕДЕНТОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И СОЕДИНЕННЫХ ШТАТАХ АМЕРИКИ

Аннотация: проблема незаконного использования объектов права интеллектуальной собственности путем их опубликования в различных Интернет-ресурсах является актуальной на сегодняшний день ввиду значительного количества подобного рода случаев и сложности данных дел, обусловленной их узкой направленностью и требующей от судов специальных знаний.

Ключевые слова: интернет-пиратство, объекты авторского права, контент, программа, пользователь.

LEGAL REGULATION AND LAW ENFORCEMENT PRACTICE IN RELATION TO CERTAIN COPYRIGHT RULES ON THE EXAMPLE OF A COMPARATIVE ANALYSIS OF LEGAL ACTS AND JUDICIAL PRECEDENTS IN THE RUSSIAN FEDERATION AND THE UNITED STATES OF AMERICA.

Summary: the problem of illegal use of intellectual property rights by publishing them in various Internet resources is relevant today in view of the significant number of such cases and the complexity of these cases, due to their narrow focus and requiring special knowledge from the courts.

Keywords: Internet piracy, copyright objects, content, program, user.

В настоящее время судебные дела об интернет – пиратстве и использовании, а также опубликовании нелегальных объектов права интеллектуальной собственности получают широкую огласку СМИ, что, на наш взгляд, обусловлено распространённостью данных интернет – порталов и популярностью, которой опубликованный на них контент пользуется. Считается, что использование потребителями таких ресурсов имеет спрос ввиду высокой стоимости, а в ряде случаев, и сложностью приобретения лицензий на использование различных объектов авторского права. Ряд авторов отмечает, что дополнительной причиной может быть необходимость особой квалификации у судей, рассматривающих дела об интернет – пиратстве, связанной с использованием «технической терминологии».

Согласно данным статистики, показывающим количество посещений на пиратских сайтах, лидируют в данном рейтинге жители США — 27,9 млрд человек в 2017 году. Для сравнения представим данные с посещением такого рода сайтов жителями России - 20,6 млрд в 2017 году¹. С каждым годом количество пользователей сети увеличивается, тем самым способствуя увеличению данных статистики на 2017 год о показывая, как нам кажется, необходимость современных путей решения данной проблемы.

Вместе с тем, не стоит забывать, что интернет-пиратство – грубое нарушение авторских прав, влекущее за собой высшую меру наказания, применяемую в РФ на сегодняшний день и закреплённую в Уголовном Кодексе Российской Федерации – тюремное заключение². Чаще всего к лицам, незаконно размещающим объекты интеллектуальной собственности других лиц применяются более мягкие меры, закреплённые в Гражданском Кодексе, тем примечателен следующий пример.

19.12.2019 г. в суде Московской области был вынесен приговор создателю открытым для пользователей интернета онлайн-кинотеатров, публикующих нелегальные объекты интеллектуальной собственности. Приговор по делу о сети подпольных онлайн-кинотеатров вынесен в истории судебной практики России впервые, сообщает Group-IB³, участвовавшая в данном процессе. К тому же сообщается, что на каждом сайте находилось более 10 тыс. наименований различных фильмов и сериалов.

Что же касается типичных для России путей борьбы с интернет-пиратством, она осуществляется специальной организацией, наделённой компетентными в данной области органами государственной власти правами – Роскомнадзором (Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций), получившей широкую известность в минувшие годы. Организация получила разрешение до вступления в силу решения

1 [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://rb.ru/news/rus-pirat-content> (дата обращения – 10.01.2020)

2 Ст. 146 Уголовного Кодекса РФ.

3 Компания, действующая в сфере расследования и предупреждения киберпреступлений.

суда блокировать сайты, нелегально использующие объекты авторских прав, блокировать указанные сайты по жалобам правообладателей¹. Стоит отметить, что подобного рода блокировка получила распространение и в российских социальных сетях, начавших блокировать музыкальные и видеофайлы, размещенные в нарушение в авторских прав с отметкой «удалено по жалобе правообладателя». На наш взгляд, именно благодаря этой мере, нововведение стало заметным для широких масс населения. Тем не менее, правообладатель имеет право лично написать владельцу сайта, на котором опубликованы объекты его авторского права, с требованием удалить его труды. В свою очередь, владелец обязан в течение 24 часов удалить такой контент².

Как следует из данных, приведенных в начале нашей статьи, Россия не единственная и даже не лидирующая страна по уровню интернет – пиратства. В Соединенных Штатах Америки борьба с данной проблемой имеет свою историю, что привело, в том числе, к закреплению положений об авторском праве в Конституции США³. В стране неоднократно рассматривались законопроекты, направленные на борьбу с интернет – пиратством и нарушением прав на интеллектуальную собственность в интернет среде, однако каждый из этих проектов породил ряд противоречий среди представителей власти. С 2013 по 2017 годы в США действовала программа «Шести предупреждений»⁴, получившая свое неофициальное название благодаря прессе. Программа представляется нам одним из путей решения проблемы использования нелегальных объектов авторского права. Она предусматривала, что в некоторых случаях пользователь, скачивающий нелегальный контент, не осознает, что нарушает авторские права других лиц и носило оповещательный характер. Нарушителю направлялось на почту или появлялось в выплывающем окне до 6 предупреждений о незаконности действий, носив, таким образом, просветительский характер. К тому же, правообладатели и интернет – провайдеры через соответствующие органы, получали возможность снижения скорости и даже отключения пользователей от интернета после оповещения последнего о совершении нарушения. Как сообщают создатели программы: «После четырёх лет проведения политики всестороннего просвещения потребителей система оповещения о нарушении ими авторских прав завершает свою работу. Программа продемонстрировала, что реальный прогресс возможен, когда создатели контента, новаторы в области интернета и защитники потребительских прав объединяются вместе и организуют совместный, на основе консенсуса, процесс».

Таким образом, можно отметить, что подход в борьбе с распространением нелегальных объектов авторского права в США, в основном, направлен на конечного пользователя, пытаясь таким образом предотвратить такое распространение. Тем не менее, безосмысленно назвать программу рабочей нельзя, ввиду особенностей применения программы в разных штатах и сложности в выработке единого подхода к работе с 6 предупреждениями. Причиной этому может служить то, что в США допускается свободное пользование объектами авторского права, будь то фильм или музыкальное произведение, выпущенное на диске или размещенное на интернет сайте⁵, данное положение закона значительно усложняет применение к лицам, на которых в конечном итоге и была направлена программа каких-либо мер привлечения к ответственности. Таким образом, с учетом указанной особенности, суть программы сводилась к уменьшения получаемого владельцем сайта, публикующего незаконные объекты авторского права, дохода.

В России же борьба с распространением нелегальных объектов авторского права направлена на субъекты, размещающие такой контент. После подписания Российской Федерацией антипиратского меморандума доходы нелегальных видеосервисов упали, заметно изменив в 2019 году статистику, приведенную в начале нашей статьи. Как отмечает глава Group-IB, о которой было упомянуто ранее, Андрей Бусаргин: «Документ предусматривает удаление нелегальных копий фильмов и сериалов из поисковой выдачи без судебного решения, по обращению правообладателей. Ссылки на нелегальные копии вносятся в специальный реестр...». Таким образом, можно сделать вывод, что при разном подходе стран к борьбе с интернет – пиратством, без ориентировки друг на друга, оба метода, на наш взгляд, заслуживают внимания и приводят к желаемому результату. Вышеизложенный вывод делает спор, указанный в следующем абзаце, более интересным.

Американская группа музыкальных правообладателей проиграла в суде российским владельцам сайтов, позволяющим скачивать аудиодорожки из видео на различных видеосервисах. Американская сторона обвиняла российскую в пиратстве и требовала закрыть сайты. Но после нескольких месяцев разбирательств Федеральный окружной суд Восточного округа Вирджинии

1 Постановление Правительства РФ от 16.03.2009 N 228 (ред. от 05.12.2019) «О Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций» (вместе с «Положением о Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций»).

² П. 6 ст. 15.7 ФЗ от 27.07.2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации».

³ 8-й пункт 8-го отдела 1-й главы Конституции США.

⁴ Copyright Alert System (CAS).

⁵ Кодекс США § 106, Раздел 17 Закона об авторском праве 1976 года.

отклонил иск, сославшись на нехватку юрисдикции в отношении иностранных организаций, ведь сайты зарегистрированы в России, а их американская аудитория не дотягивает и до 6% от общего количества пользователей. Помимо этого, даже хостинг (сервис, позволяющий организациям и частным лицам размещать собственный контент в сети интернет) сайтов находится за пределами Северной Америки – в Германии. Адвокат из Boston Law Group¹, который представлял в данном споре российскую сторону, назвал решение суда значимым — он считает, что основная сложность заключается в необходимости разрешения дел именно в американских судах, что под силу далеко не каждому владельцу иностранного сайта, это и было широко использовано для злоупотребления правом американской стороной. Так же данное дело получило широкую огласку в российских и американских СМИ, которые назвали решение суда беспрецедентным и уникальным в контексте подобного рода отношений.

Таким образом, из всего вышеперечисленного можно сделать вывод, что проблема интернет – пиратства и нарушения прав на интеллектуальную собственность в интернет среде требует современных путей решения, исходящих не только из опыта в данном вопросе конкретной страны, но и с учетом других факторов. На наш взгляд, только таким образом представится возможность обезопасить авторов от незаконного копирования и распространения их трудов. А именно, указанная проблема достаточно нова для нашей страны и мира в целом, следовательно опираться только на теоретические знания и рассуждения для ее разрешения недостаточно, следует сравнивать удачные опыты других стран в такой «борьбе» и выработать общую, удачную, стратегию.

Пристатейный библиографический список:

Международные соглашения

1. Бернская конвенция по охране литературных и художественных произведений от 9 сентября 1886 г. (дополненная в Париже 4 мая 1896 г., пересмотренная в Берлине 13 ноября 1908 г., дополненная в Берне 20 марта 1914 г. и пересмотренная в Риме 2 июня 1928 г., в Брюсселе 26 июня 1948 г., в Стокгольме 14 июля 1967 г. и в Париже 24 июля 1971 г., измененная 2 октября 1979 г.) // Бюллетень международных договоров. - 2003г. - №9

2. Всемирная конвенция об авторском праве (подписанная в Женеве 6 сентября 1952 г.) // Собрание Постановлений Правительства СССР, 1973 г., - №24

Нормативные акты Российской Федерации

3. Конституция Российской Федерации. 1993

4. Уголовный кодекс РФ от 13 июня 1996 г. №63-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации - 17 июня 1996г. №25

5. Федеральный закон от 18 декабря 2006г. № 231-ФЗ «О введении в действие части четвертой Гражданского кодекса Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации - 25 декабря 2006г. - №52

6. Федеральный закон от 27.07.2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» (с изм., вступ. в силу с 13.12.2019).

7. Постановление Правительства РФ от 16.03.2009 № 228 (ред. от 05.12.2019) «О Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций» (вместе с «Положением о Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций»)

Нормативные акты Соединенных Штатов Америки

8. The Constitution of the United States (it was adopted in 1787) // National archives (published in the Internet resource) [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.archives.gov/founding-docs> (дата обращения 10.01.2020)

9. Bill of Rights (it was adopted in 1791) // National archives (published in the Internet resource) [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.archives.gov/founding-docs> (дата обращения 10.01.2020)

10. Copyright Act of 1976 // National archives (published in the Internet resource) [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.archives.gov/founding-docs> (дата обращения 10.01.2020)

Специальная литература

11. Raquel Xalabarder, Copyright: Choice of Law and Jurisdiction in the Digital Age, 8 Ann. Surv. Int'l & Comp. L. 79 (2018)

12. Барановский П.Д. О принципах международной охраны авторских прав // Журнал российского права, 2017

Интернет – ресурсы

13. Вискалин В. Россия заняла второе место по потреблению пиратского контента» [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://rb.ru/news/rus-pirat-content> (дата публикации 27.03. 2018, дата обращения 10.01.2020)

14. Boston Law Group, LLP [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://russianmass.com/catalog/17234.htm> (дата обращения 10.01.2020)

¹ Бостонская юридическая группа, род деятельности - Компьютерное, интернет и технологическое право.

Протопопова П.О.

Студент Санкт-Петербургского института (филиала)

ФГБОУ ВО «Всероссийский государственный университет юстиции (РПА Минюста России)»

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ЧТО ЗНАЧИТ BREXIT ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТОРОВ?

Аннотация: После Brexit Великобритания увеличивает международное кредитование, тем самым финансирует производство других, как внутри страны, так и за рубежом. В Европейском Союзе снижение инвестиций и производства является небольшим, но благосостояние не граждан Соединенного Королевства становится ниже. Если во время переходного периода Соединенное Королевство снизит текущие ограничения в отношении других крупных иностранных инвесторов, таких как Соединенные Штаты и Япония, внутреннее производство и инвестиции в Соединенном Королевстве сократятся в меньшей степени, а благосостояние граждан США увеличится еще больше.

Ключевые слова: иностранные инвестиции, Brexit, финансы, инвестиционное законодательство.

UNITED KINGDOM: WHAT DOES BREXIT MEAN FOR FOREIGN INVESTORS?

Summary: After Brexit, the UK increases international lending, thereby financing the production of others, both domestically and abroad. In the European Union, the decline in investment and production is small, but the welfare of non-UK citizens is getting lower. If during the transition, the United Kingdom reduces current restrictions on other large foreign investors, such as the United States and Japan, domestic production and investment in the United Kingdom will be reduced to a lesser extent, and the welfare of US citizens will increase even more.

Keywords: foreign investment, Brexit, finance, investment legislation.

Ценность фунта в значительной степени определяется Brexit, значение которого колеблется с каждым положительным или отрицательным заголовком. Когда Борис Джонсон прибыл на Даунинг-стрит № 10 24 июля 2019 года, чтобы вступить в должность нового премьер-министра Великобритании, он стал одним из тех, кто делал заявления о том, что Великобритания покинет Европейский Союз, «что бы ни случилось», «делай или умри» и «с или без сделки». [2] Это было несмотря на тот факт, что парламент пошел на летние каникулы уже на следующий день и не вернется - если не будет отозвано досрочно - до 3 сентября, менее чем через 2 месяца, до крайнего срока Brexit. Уже через несколько дней позиция фунта стала ослабевать.

Однако на момент написания статьи г-н Джонсон только что завершил свой первый зарубежный визит к другому мировому лидеру, канцлеру Германии Ангеле Меркель, где ситуация, возможно, начала улучшаться, и благодаря этому фунт вырос примерно на 1% по отношению к доллару США и евро.[1] Некоторые полагают, что г-жа Меркель засияла лучом надежды в отношении судьбы Великобритании на пресс-конференции после встречи, рассказав г-ну Джонсону и всему миру, что Великобритания и ЕС все еще могут найти решение наиболее острой и самой поляризационной проблемы в Brexit. дебаты - ирландская поддержка (последнее средство в соглашении о выходе, которое Тереза Мэй заключила с ЕС), направленное на поддержание беспрепятственной границы на острове Ирландия путем приведения Северной Ирландии в соответствие с некоторыми правилами единого рынка ЕС, чтобы избежать необходимости в границе проверять) - и всего за 30 дней. Тем не менее, это довольно сложная задача, и если она не будет решена, и 31 октября 2019 года Великобритания покинет ЕС без заключения соглашения, обратная остановка - неприемлемая как для Джонсона, так и для Brexiteers - не будет применяться. Но что все это значит для потенциальных иностранных инвесторов?

Текущее состояние иностранных инвестиций в Великобританию

По словам британского секретаря по цифровым технологиям, в британском технологическом секторе наблюдался рекордный уровень инвестиций в текущем году - 6,7 млрд долларов США в период с января по июль 2019 года, большая часть которых пришла из Америки и Азии. [1] Чрезвычайно позитивный, но в целом картина несколько иная. По данным Департамента международной торговли Великобритании (DfIT), в целом в Великобритании ежегодно наблюдается снижение количества проектов по привлечению прямых иностранных инвестиций (ПИИ) (т.е. инвестиций иностранных инвесторов в британские предприятия) каждый год с 2016 года. Из трех различных типов проектов ПИИ, которые измеряет DfIT, наибольшее снижение (-22% по сравнению с 2017-2018 гг.) было в отношении инвестиционных проектов расширения (где существующий инвестор расширяется за счет дополнительных инвестиций), в то время как новые инвестиции (когда иностранный инвестор начинает новый бизнес) снизился на 12% в 2018-2019 гг. по сравнению с 2017-2018 гг.[2]

Несмотря на это, инвестиции все еще осуществляются. Более слабый фунт может привлечь иностранных инвесторов, стремящихся получить больше «отдачи от своих денег». Действительно, через несколько месяцев после результатов референдума Brexit 2016 года (на тот

момент) произошло крупнейшее приобретение европейской технологической компании, когда японский конгломерат SoftBank приобрел британскую компанию по разработке чипсетов для смартфонов ArmHoldings за 24,3 млрд фунтов стерлингов (31,4 млрд долларов США). Однако для большинства иностранных инвесторов слабый фунт, как правило, не обязательно является хорошей новостью, так как это повлияет на их доходность и общую стоимость их инвестиций.

Всеобщие выборы в Великобритании

Помимо вопросов, связанных с Brexit, стоит предположение о следующих всеобщих выборах в Великобритании. Лидер лейбористов Джереми Корбин в настоящее время выступает за вотум недоверия действующему правительству и за его назначение на пост премьер-министра временного правительства. [2] Мои коллеги отдельно написали о последствиях правительства лейбористов, особенно с точки зрения потенциальной национализации и влияния на инвесторов в компаниях, работающих в отраслях, определенных лейбористами, которые могут вернуться под государственную собственность (например, частные железнодорожные компании, водные компании и т. д.), этот отчет можно прочитать здесь. Неизвестно, удастся ли Корбину предложить успешное голосование о недоверии действующему правительству, но общее убеждение состоит в том, что Великобритания готовится к досрочным общим выборам до конца года. Личность премьер-министра и состав правительства после этого могут измениться и, несомненно, окажут более широкое влияние на стоимость фунта и экономики Великобритании.

Влияние Brexit на экономику

Потенциальные иностранные инвесторы, возможно, пожелают понять вероятное влияние безрезультатного Brexit на экономику Великобритании. Общее мнение среди экономистов состоит в том, что это не будет хорошо; некоторые предсказывают, что это подтолкнет Великобританию к рецессии, другие отрицают, что это в принципе может оказать влияние.[3, с.213] Некоторое время назад Банк Англии заявил, что в наихудшем «беспорядочном» сценарии Brexit «следует ожидать значительной волатильности рынка и изменения цен на активы». По мнению Банка Англии, это также может привести к снижению «аппетита иностранных инвесторов», особенно в отношении коммерческой недвижимости и рынков кредитования с использованием заемных средств, двух областей, в которых Великобритания обычно видит больше всего иностранных инвестиций.

Однако это не все плохие новости. [4] Несмотря на текущую волатильность, Великобритании все еще есть, что рекомендовать иностранным инвесторам - конкурентоспособные ставки корпоративного налога; справедливая судебная система и судьи; низкий уровень коррупции; эффективный рынок труда; и растущая и захватывающая технологическая индустрия, и это лишь некоторые из них - хотя, насколько иностранные инвесторы готовы играть в азартные игры в Великобритании после ЕС, еще неизвестно.

Заключительные замечания

Несмотря на формально свершившийся Brexit, говорить о последствиях еще рано. Ослабленное и неустойчивое положение фунта с одной стороны, может спровоцировать отток иностранных инвестиций, но, с другой стороны, укрепить положение ряда государственных реципиентов. Полагаем, сам факт Brexiti экономические, политические последствия, вполне могут спровоцировать изменения в рамках международного инвестиционного законодательства, особенно в части портфельных инвестиций.

Пристатейный библиографический список:

1. UNCTAD FDI Statistics [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://unctad.org>
2. General Election 2019: Boris Johnson's interview with Andrew Marr fact-checked. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.bbc.com>
3. International labor law : cases and materials on workers' rights in the global economy / by James Atleson for the Labor Law Group, 2008 [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://findit.library.gwu.edu>
4. K. Vandeveld, United States Investment Treaties [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://www.tjisl.edu>
5. Francis J. Nicholson S.J., The Protection of Foreign Property Under Customary International Law, 6 B.C.L. Rev. 391 (1965) [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://lawdigitalcommons.bc.edu>

Кадомцева А.Е.

к.ю.н., доцент

кафедры Международного и морского права
ГУМРФ им.адм. С.О. Макарова

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО ПРАВА СТРАН СНГ

Аннотация: Экологическое право, законодательство, эколого-правовая система стран СНГ основаны на принципах комплексной охраны окружающей природной среды, на нормативно-правовых актах об использовании и охране природных объектов и ресурсов, экологической экспертизе и т.д. Дифференциация правового регулирования экологических проблем связана также с особенностями политических систем отдельных стран СНГ. Осознание состояния окружающей природной среды ускоряет формирование экологического правосознания и оказывает соответствующее воздействие на развитие права и законодательства.

Ключевые слова: экологическое право, экологическое законодательство, механизм охраны окружающей среды, международные соглашения, СНГ, экологический мониторинг, экологический контроль.

SOME ASPECTS OF ENVIRONMENTAL LAW IN THE CIS COUNTRIES

Summary: Environmental law, legislation, and the environmental and legal system of the CIS countries are based on the principles of integrated environmental protection, regulations on the use and protection of natural objects and resources, environmental expertise. Differentiation of legal regulation of environmental problems is also related to the peculiarities of the political systems of individual CIS countries. Awareness of the state of the natural environment accelerates the formation of environmental legal awareness and has a corresponding impact on the development of law and legislation.

Keywords: environmental law, environmental legislation, environmental protection mechanism, international agreements, CIS, environmental monitoring, environmental control.

Во второй половине двадцатого века экологическое законодательство начало формироваться как отрасль права и законодательства. Общий анализ показывает, что во всем мире существуют схожие подходы к правовому обеспечению решения экологических проблем. Правовые механизмы практически идентичны: нормирование, мониторинг, разрешения, экологическая оценка, экологический контроль, юридическая ответственность, экономический механизм охраны окружающей среды. На практике же различия между указанными механизмами очевидны. Законодательство РФ и зарубежных стран в области природоохранной деятельности (экологии) достаточно изменилось и усложнилось.

При соотношении российского и зарубежного экологического законодательства выделяют несколько уровней: а) экологическое законодательство России и стран СНГ; б) экологические законодательство России и стран ЕС; в) экологическое законодательство России и законодательство иных стран (США, Китай, Япония).¹

Российское экологическое законодательство и законодательство стран СНГ наиболее взаимосвязаны, так как основы экологического законодательства были заложены еще в законодательстве СССР. В то же время исторические особенности и пост советское развитие предполагают и некоторые особенности, заслуживающие изучения, анализа, сопоставления. Отсутствие государственно-административных границ в окружающей среде означает необходимость и целесообразность обобщения правового опыта в сфере экологии.

В конституциях закрепляются основополагающие экологические положения и принципы. В ее положениях провозглашаются права граждан на благоприятную окружающую среду, меры государства по ее обеспечению. Например:

По Конституции Российской Федерации, каждый имеет право на благоприятную окружающую среду, достоверную информацию о ее состоянии и на возмещение ущерба, причиненного его здоровью или имуществу экологическим правонарушением (Ст.42).

Согласно Конституции Республики Казахстан² государство ставит целью охрану окружающей среды, благоприятной для жизни и здоровья человека (Ст.31), а граждане обязаны сохранять природу и бережно относиться к природным богатствам (Ст.38).

Конституция Республики Беларусь³ определяет право каждого на благоприятную окружающую среду и на возмещение вреда, причиненного нарушением этого права. Также государство осуществляет контроль за рациональным использованием природных ресурсов в

¹ Кичигин Н.В. Российское и зарубежное экологическое законодательство: общее и особенное [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL <http://os.x-pdf.ru/20selskokozyaistvo/624119-1-rossiyskoe-zarubezhnoe-ekologicheskoe-zakonodatelstvo-obschee-osobe.php>

² Конституция Республики Казахстан [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL https://www.akorda.kz/ru/official_documents/constitution

³ Конституция Республики Беларусь [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL <http://www.pravo.by/pravovaya-informatsiya/normativnye-dokumenty/konstitutsiya-respubliki-belarus/>

целях защиты и улучшения условий жизни, а также охраны и восстановления окружающей среды (Ст. 46). А охрана природной среды – долг каждого (Ст.55).

Во всех странах Содружества были созданы национальные правовые системы по обеспечению охраны окружающей среды. Например:

В *Казахстане* были приняты нормативные акты, регулирующие использование природных ресурсов (Водный Кодекс, Лесной Кодекс, Кодекс о недрах и переработке минерального сырья и др.) В 1996 г. принята «Концепция экологической безопасности», которая стала основой при создании законодательной базы охраны окружающей среды. Здесь надо отметить: Законы Республики Казахстан «Об охране окружающей среды»; «Об особо охраняемых природных территориях» и Указы Президента Республики Казахстан, имеющие силу Закона: «О земле»; «О недрах и недропользовании». На сегодняшний день в Казахстане создана система экологического законодательства, которую можно разделить на три основные группы:

1. Нормативные акты по охране окружающей среды (природоохранные акты). Законодательные акты: «Об особо охраняемых природных территориях» (2006), Экологический Кодекс (2007) и «О поддержке использования возобновляемых источников энергии».
2. Нормативные акты по недропользованию. Законодательные акты: «О защите растений» (2002), Земельный, Водный и Лесной Кодексы (2003), «Об охране, воспроизводстве и использовании животного мира» (2004), «О недрах и недропользовании» (2010).
3. Нормативные акты, регулирующие отношения в области охраны здоровья человека от неблагоприятного воздействия окружающей среды. Законодательные акты: «О социальной защите граждан пострадавших вследствие ядерных испытаний на Семипалатинском полигоне» (1992), «О социальной защите граждан, пострадавших вследствие экологического бедствия в Приаралье» (1992), «О радиационной безопасности-Кодекс РК «О здоровье народа и системе здравоохранения» (2009).

Экологическое законодательство *Армении* регулируется статьей 10 Конституции¹, где отмечено, что государство обеспечивает охрану и воспроизводство окружающей среды, рациональное использование природных ресурсов. Нормативную базу экологического законодательства *Армении*² составляют: Лесной кодекс Республики Армения (1994); Земельный кодекс Республики Армения (2002); Кодекс Республики Армения О недрах (2002); Водный кодекс Республики Армения (2002); Закон Республики Армения О гидрометеорологической деятельности (2001); Закон Республики Армения Об озере Севан (2001); Закон Республики Армения об экспертизе воздействия на окружающую среду (1995); Закон Республики Армения об охране атмосферного воздуха (1994).

В *Республике Таджикистан* проблемам экологии и защиты экологической среды придается большое значение. Вопросы охраны природы и природных ресурсов закреплены в Конституции³, ... природные богатства являются исключительной собственностью государства и государство гарантирует эффективное их использование в интересах народа (Ст.13), ... государство принимает меры по оздоровлению окружающей среды... (Ст. 38) и Охрана природы... обязанность каждого (Ст.44). Одним из ключевых законодательных актов является Закон Республики Таджикистан «Об охране природы» (1993), который определил принятие отраслевых законодательных актов, в частности Водного кодекса (1993), Земельного Кодекса (1996); Законов Республики Таджикистан «О недрах» (1994); «Об охране атмосферного воздуха» (1996); «Об охране и использовании животного мира» (1994) и др; в 1994 принято Положение «О государственной экологической экспертизе в Республике Таджикистан».

В мире практически нет альтернативы созданной в России и странах СНГ природоохранной деятельности, в частности экологической экспертизе, которая может быть государственной и общественной. В правовом пространстве СНГ экологическая экспертиза получила заслуженное признание в качестве эффективного механизма охраны окружающей среды.

По мнению С.А. Боголюбова, не будет преувеличением констатировать, что экологическая экспертиза и ее законодательное регулирование являются стержнем охраны окружающей среды и всего природоохранного, экологического законодательства.⁴

В Российской Федерации принят Федеральный закон «Об экологической экспертизе» (от 23.11.1995 № 174-ФЗ в ред. от 24.04.2020), который дает понятие, принципы и виды экологической экспертизы; определяет полномочия Президента Российской Федерации,

¹ Конституция Армении была принята путем референдума 5 июля 1995 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL <https://www.president.am/ru/constitution-2015>

² Экологическое законодательство Республики Армения [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL <http://cawater-info.net/library/eco-am.htm>

³ Конституция Республики Таджикистан [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL <http://mfa.tj/ru/main/tadzhikistan/konstitutsiya>

⁴ Боголюбов С.А. Стратегическое значение Закона об экологической экспертизе России / Экологическая экспертиза в современной России. Итоги и перспективы. Всероссийская конференция. Москва, 14-15 декабря 2005 г. М.: РГГУ, 2006. С.53.

федеральных органов государственной власти и органов местного самоуправления в области экологической экспертизы; устанавливает объекты экспертизы федерального и регионального уровня и порядок ее проведения.

В странах СНГ экологическая экспертиза регулируется отдельными законами. Правда, разным является перечень объектов ГЭЭ и сравнение не в пользу РФ, которая значительно сократила перечень объектов экологической экспертизы по сравнению с другими странами СНГ.¹ Например: Закон Туркменистана «Об экологической экспертизе»². Настоящий Закон регулирует отношения в области экологической экспертизы и направлен на предотвращение негативного воздействия планируемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду и здоровье населения.

В Республике Казахстан закон «Об экологической экспертизе» (1997) утратил силу, в связи с введением в действие Экологического Кодекса Республики Казахстан. Глава 7 Кодекса регулирует и определяет порядок проведения экологической экспертизы.

Даже на таком выборочном и поверхностном обзоре законодательства стран Содружества мы видим схожесть нормативно-правовых систем в области экологического права. Все государства при развитии своего экологического законодательства исходили из почти равных условий, но обладали различными возможностями.

В 1992 году Совет глав правительств Содружества принял Соглашение о взаимодействии в области экологии и охраны окружающей природной среды. Этим Соглашением был создан Межгосударственный экологический совет (МЭС). В 2013 году в Минске было принято новое *Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды государств – участников СНГ*³. Статья 4 Соглашения 2013 года гласит, что для реализации обеспечения сотрудничества в области охраны окружающей среды создан Межгосударственный экологический совет государств – участников Содружества Независимых Государств, деятельность которого осуществляется на основании Положения.

Одной из основных задач Совета является содействие в организации и координации исполнения решений в области охраны окружающей среды, принятых в рамках действующих органов СНГ, а также координация политики в области охраны окружающей среды государств – участников Соглашения путем выработки рекомендаций и подготовка рекомендаций по гармонизации нормативных правовых актов в сфере охраны окружающей среды.

Среди документов СНГ по обеспечению экологической безопасности можно отметить:

- Соглашение о контроле за транзитной перевозкой опасных и других отходов (Москва, 12 апреля 1996 года).
- Соглашение об основных принципах взаимодействия в области рационального использования и охраны трансграничных водных объектов 1998 года.
- Соглашение об информационном сотрудничестве в области экологии и охраны окружающей природной среды 1998 года.
- Соглашение о сотрудничестве в области экологического мониторинга 1999 года.

В качестве международных соглашений, оказывающих значительное влияние на российское и законодательство стран СНГ, следует назвать

- Конвенцию о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды (Орхусская конвенция),
- Конвенцию об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте,
- Протокол по стратегической экологической оценке.

Россия не является участницей данных международных соглашений, однако в них участвует большинство стран СНГ, в первую очередь, Казахстан и Белоруссия.

В рамках данных Конвенций и Протокола происходит унификация экологического законодательства стран СНГ в части проведения экологической оценки в трансграничном контексте и стратегической экологической оценки, доступа к правосудию, участию в принятии решений по вопросам охраны окружающей среды. Необходимо обратить внимание, что указанная ситуация далека от совершенства. Основными «нарушителями» вышеуказанных документов, являются страны СНГ (Казахстан, Белоруссия, Таджикистан). Практика применения соответствующих норм также оставляет желать лучшего.

После присоединения Российской Федерации к Орхусской конвенции нужно быть готовыми к тому, что Российской Федерации необходимо устранять недостатки в законодательстве и правоприменительной практике путем разработки нормативных правовых

¹ Кичигин Н.В. Российское и зарубежное экологическое законодательство: общее и особенное [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL <http://os.x-pdf.ru/20selskohozyaistvo/624119-1-rossiyskoe-zarubezhnoe-ekologicheskoe-zakonodatelstvo-obschee-osobe.php>

² от 16 августа 2014 года №108-V В редакции Законов Туркменистана от 18.06.2016 г. №419-V, 05.01.2018 г. №685-V, 09.06.2018 г. №54-VI, 02.03.2019 г. №131-VI [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=69333

³ [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL <http://www.cis.minsk.by/reestr/ru/index.html#reestr/view/text?doc=3874>

актов для имплементации положений указанных международных соглашений и формировании правоприменительной практики.

Применительно к межгосударственным объединениям следует отметить Всемирную торговую организацию (ВТО) и Организацию экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). В рамках ВТО ограничены возможности 21 государства по установлению новых экологических требований, которые не должны носить дискриминационный характер по отношению к зарубежным производителям и поставщикам. В структуре ОЭСР создано и функционирует специальное подразделение по вопросам окружающей среды.

В связи с вышеизложенным, экологическое законодательство, как отрасль национального законодательства, испытывает сильное влияние процессов глобализации. В указанных условиях мы можем наблюдать процесс унификации экологических законодательств разных стран.

Пристатейный библиографический список:

1. Конституция Российской Федерации. Текст. 1993 // СПС Консультант Рлюс
2. Конституция Республики Беларусь. Текст. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://www.pravo.by/pravovaya-informatsiya/normativnye-dokumenty/konstitutsiya-respubliki-belarus/> (дата обращения 10.05.2020)
3. Конституция Республики Казахстан. Текст. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: https://www.akorda.kz/ru/official_documents/constitution (дата обращения 10.05.2020)
4. Конституция Республики Таджикистан. Текст. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://mfa.tj/ru/main/tadzhikistan/konstitutsiya> (дата обращения 10.05.2020)
5. Конституция Армении. Текст. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.president.am/ru/constitution-2015> (дата обращения 10.05.2020)
6. Закон Туркменистана «Об экологической экспертизе». Текст [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=69333 (дата обращения 10.05.2020)
7. Экологическое законодательство Республики Армении. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://cawater-info.net/library/eco-am.htm> (дата обращения 10.05.2020)
8. Исполнительный комитет СНГ. Режим доступа: URL: <http://www.cis.minsk.by/reestr/ru/index.html#reestr/view/text?doc=3874> (дата обращения 10.05.2020)
9. Боголюбов С.А. Стратегическое значение Закона об экологической экспертизе России / Экологическая экспертиза в современной России. Итоги и перспективы. Всероссийская конференция. Москва, 14-15 декабря 2005 г. М.: РГГУ, 2006. С.53.
10. Кичигин Н.В. Российское и зарубежное экологическое законодательство: общее и особенное. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://os.x-pdf.ru/20selskohozyaistvo/624119-1-rossijskoe-zarubezhnoe-ekologicheskoe-zakonodatelstvo-obshee-osobe.php> (дата обращения 10.05.2020)



РАЗДЕЛ VI. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ**Мордвинова Т.Б.***Зам. директора Агентства морского права;**Старший преподаватель**Кафедры морского и международного права**ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова***Скаридов А.С.***Д.ю.н., профессор;**Директор Агентства морского права;**Заведующий кафедрой морского и международного права**ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова***КОНЦЕПЦИЯ «НОВОГО ПОРТА» В ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЕ
БЕРЕГОВЫХ ОБЪЕКТОВ ПО МАРШРУТУ СМП**

Аннотация: Многовариантность организации работы порта неоднократно становилась предметом исследований как в рамках ИМО, ЮНКТАД, так и в рамках национальных исследовательских проектов. Адаптация менеджмента арктических портов к той или иной модели развития связана с технологическими и оперативными вызовами развития арктического морского транспортного ресурса. Рассматривая модели портовой организации четырех поколений, принятой ЮНКТАД, авторы подвергают их критическому осмыслению с точки зрения их адаптации к новым технологическим условиям и действующим правилам. Кроме того, продемонстрировано, что дискретность развития и однозначность применения той или иной модели не являются оправданными и могут быть дополнены. Авторы рассуждают о возможности приватизации портовых объектов и об отдельных положениях концепции «нового порта» с точки зрения привлечения ресурсов для обеспечения искомого объема перевозки грузов по маршрутам Северного Морского пути.

Ключевые слова: ЮНКТАД, порты арктической зоны РФ, концепция «нового порта», частное владение портом.

**THE CONCEPT OF THE «NEW PORT» IN THE ORGANIZATIONAL STRUCTURE
OF THE COASTAL OBJECTS ON THE NSR ROUTE**

Summary: The multivariance of the organization of the port's work has repeatedly become the subject of research both within the framework of IMO, UNCTAD, and within the framework of national research projects. The adaptation of the management of the Arctic ports to a particular development model is associated with the technological and operational challenges of the development of the Arctic marine transport resource. Considering the four-generation port organization model adopted by UNCTAD, the authors criticize them in terms of their adaptation to new technological conditions and existing rules. In addition, it has been demonstrated that the discreteness of development and the unambiguity of the application of a particular model are not justified and can be supplemented. The authors argue about the possibility of privatizing port facilities and about certain provisions of the «new port» concept from the point of view of attracting resources to ensure the required volume of cargo transportation along the Northern Sea Route.

Keywords: UNCTAD, ports of the Arctic zone of the Russian Federation, the concept of the «new port», private ownership of the port.

Современные порты больше не являются пассивными точками сопряжения между морским и сухопутным транспортом, которые используются судами и грузами в качестве естественной точки международного обмена. Современные порты играют активную роль в мировой транспортной системе: активную роль в смысле маркетинга, поощряя суда и грузы к использованию соответствующих портов; активную роль в интересах судоходства и внутреннего транспорта в рамках сквозной транспортной цепочки; и активную роль в содействии стимулированию торговли, например, развитию свободного порта или зоны древовидной торговли.

Известно, что Правительством РФ предпринимались попытки реформирования портовой инфраструктуры.¹ Однако до недавнего времени их нельзя было признать удачными. Некоторые эксперты оценивали исполнение ранее принятой федеральной целевой программы в сфере портового хозяйства всего на 29%, причем только за счет реконструкции старых мощностей, а не нового строительства.² Однако, в последние годы ситуация начинает меняться. Поставленная Президентом РФ задача к 2024 году увеличить грузопоток по Северному морскому пути (СМП) до 80 млн тонн потребует не только строительства новых судов, но и создание развитой портовой инфраструктуры.

¹ Принималась федеральная программа возрождения морской отрасли, рассчитанная на период 1993-2000 годов.

² [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL:<http://www.morvesti.ru/themes/1700/62857/>

В целях реализации «Транспортной стратегии России до 2030 года» и принятой «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации» в приарктических районах, тяготеющих к трассе СМП, поставлена задача создания транспортно-логистических узлов:

- Кольский (Мурманск, Териберка);
- Урало-Западно-Сибирский (Архангельск, Индига);
- Ямальский нефтегазовый (Харасавэй, Сабетта, Новый Порт);
- Норильско-Туруханский и Нижне-Енисейский (Игарка, Дудинка, Диксон);
- Ленский (Якутск, Тикси);
- Чукотско-Камчатский (Певек, Providения, Петропавловск-Камчатский).

В таком организационном распределении много неясного. Почему именно так сгруппированы порты. Что скрывается за необходимостью создания «транспортных узлов». Даже само это определение уже вызывает необходимость более ясной детерминации. Общетеоретический подход дает нам понятие «транспортного узла» как пункта стыковки двух или более видов транспорта, технологическое взаимодействие которых обеспечивается соответствующим комплексом устройств и средств, а также организационными мерами.¹ Вряд ли применение данного определения можно считать достаточным содержания функций «нового порта».² В современных условиях наряду с традиционными возможностями по перевалке и хранению грузов, порт должен быть не только логистическим центром, способным обеспечить грузооборот между сушей и морем; но и обеспечивать безопасное хранение, перевалку и коммерческую обработку экспорта.

Наряду с тем, что грузооборот морских портов России за период с января по апрель текущего года вырос на 3,7%, составив 280,13 млн тонн по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, грузооборот морских портов Арктического бассейна сократился на 4,4%, составив 33,14 млн тонн, из которых объём перевалки сухих грузов составил 9,25 млн тонн (-7,2%), наливных грузов - 23,89 млн тонн (-3,3 %).³

Однако, государственные программы и стратегии с постоянным упорством (на наш взгляд не совсем обоснованным) говорят о том, что в портах Арктического бассейна к 2030 г. прогнозируется рост спроса на перевалку наливных грузов до 113,1 млн тонн в базовом сценарии (до 120,8 млн - в экспертном). Порты Арктического бассейна будут ориентированы на перевалку углеводородов, добываемых на арктическом шельфе, а также лесных и минерально-сырьевых ресурсов российского севера. Доля арктических портов в перевалке грузов существенно возрастет, с нынешних 7,7% до 11,5% (базовый сценарий) - 9,4% (экспертный сценарий) к 2030 году.

Применительно к настоящим заметкам мы рассматриваем арктические порты РФ как часть логистической системы по маршрутам СМП и в этой связи нас в меньшей степени интересуют возможности по грузообороту, а скорее в большей степени на первый план выходят такие характеристики как круглогодичность работы или возможности ледового обеспечения, организация аварийно-спасательного обеспечения в акваториях радиусом не менее 200 морских миль от портовых сооружений и возможность обработки международных грузов, включая аварийное хранение и регулярное обслуживание судов (по бункеровке, снабжению, ремонту и проч.).

По данным Росморпорта на бассейне расположены девятнадцать российских морских портов. Порты заняты, в основном, перевалкой каботажных грузов. Каботажные грузы составляют 27,8 % в их грузообороте и порты бассейна переваливают мизерные 6,2 % наливных и 9,5 % сухих грузов от общего грузооборота по этим видам грузов всех портов страны.

Агентство Морского и речного флота РФ делит порты по маршруту СМП на две части: порты Западной и Восточной Арктики.⁴ Деление хоть и формальное, но имеет принципиальное значение – первые развиты значительно существенней, географически «тяготеют» к Баренцево-Карскому региону (см. рис. 1), работают, как правило, круглогодично и имеют достаточные технические возможности для перевалки как сухих, так и наливных грузов.⁵

Основные характеристики арктических портов, наиболее интересных для нашего анализа, сведены в таблицы 1 и 2.

¹ [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://econ.wikireading.ru/4777>

² Мы используем данный термин для обозначения нового перечня функциональных возможностей, которыми должны обладать опорные порты по маршруту СМП, с учетом адекватности их возможностей требованиям по значительному увеличению объемов перевозки по СМП.

³ [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: https://www.korabel.ru/news/comments/gruzooborot_morskih_portov_rossii_za_yanvar-aprel_vyros_na_3_7_do_280_13 mln_tonn.html

⁴ [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: http://www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf/reestr_mp/portyi_zapadnoy_arktiki.html

⁵ При перечислении портов мы не выходим за перечень определенный Росморпортом, хотя есть и другие. Например, порт Харасавэй.

Рис. 1¹

Такое деление, по нашему мнению, не точно отражает функциональные возможности арктических портов. Полагаем, что ключевыми являются, как минимум, два фактора – круглогодичная эксплуатация и наличие железнодорожного подхода. Исходя из этих критериев к такой группе мы можем отнести порты Мурманск, Архангельск, Витино и Кандалакша. Именно инкорпорированность этих портов в железнодорожную систему страны позволяет обрабатывать около 80% грузов проходящих через бассейн. Отдельно следует рассматривать арктический порт Сабетту, который является новым портом и его строительство продолжается в рамках проекта «Ямал СПГ». Новый порт на Ямале является специализированным с точки зрения основного грузооборота (сжиженный природный газ) и имеет международный аэропорт федерального значения.

Порты западной зоны, в основном, осуществляют круглогодичную логистическую поддержку навигации по маршруту Мурманск - Дудинка для обеспечения деятельности Норильского горно-металлургического комбината и осуществляют оборот нефти из районов Обской губы, Варандея и Колгуева. В связи с указанным обстоятельством крупнейшие разработчики ресурсов стали вкладывать средства в строительство специализированного транспортного флота (класса не ниже а Arc7), в ледокольные суда снабжения и обеспечения («Александр Санников»)².

Таблица 1
Порты западной Арктики³

Наименование	Длина причального фронта морского порта (п.м)	Максимальные габариты судов, заходящих в порт (осадка, длина, ширина) (м)	Период навигации в морском порту:	Информация об основных услугах, оказываемых операторами морских терминалов
Мурманск	12 956,18	Не ограничена	Круглогодично	- комплексное обслуживание флота - производство всех видов технического обслуживания, ремонта, модернизации, переоборудование судов флота рыбной промышленности; - погрузочно-разгрузочная деятельность.
Архангельск	8 889,58	8,7 / 151,75 / 21	Круглогодично	- отгрузка экспортных пиломатериалов в пакетах на суда заграничного плавания
Кандалакша	12 956,18	Не ограничена	Круглогодично	- погрузочно-разгрузочная деятельность на морском, автомобильном и железнодорожном транспорте;

¹ [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL:

http://www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/morskoy_flot/administratsii_morskih_portov/fgbu_administratsiya_morskih_portov_zapadnoy_arkтики.html

² Грузинов В. М., Зворыкина Ю. В., Иванов Г. В. и др. Арктические транспортные магистрали на суше, акваториях и в воздушном пространстве // Арктика: экология и экономика. 2019. № 1 (33). С. 6-20

³ Составлена по материалам Федерального Агентства Морского и Речного транспорта [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: http://www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf.html

				- транспортно-экспедиторские услуги; - технологическое накопление грузов; - комплексное обслуживание флота.
Витино	512	11,1 / 230 / 32,2	Круглогодично	- погрузочно-разгрузочная деятельность на морском транспорте; - комплексное обслуживание флота; - перевалка на морской транспорт нефтепродуктов и иных грузов из базовых хранилищ, других видов транспорта и обратно.
Онега	880	13,6 / 242 / 32,4	Круглогодично	- погрузо-разгрузочные работы.
Мезень	880	4,2 / 120 / 20	Круглогодично	- погрузка пиломатериалов
Варандей	199,86	3,5 / 120 / 15	Круглогодично	- перевалка нефти.
Нарьян-Мар	730,66	Суда смешанного (река-море) плавания – 3,6 / 114 / 14; Морские суда – 3,6 / 90 / 16		- хранение грузов; - транспортная обработка грузов.
Сабетга	-	-	-	- погрузка сжиженного газа
Дудинка	1 723,6	11,8 / 260,3 / 32,2	С 01 января по 20 мая, с 15 июня по 31 декабря	погрузо-разгрузочные работы.
Диксон	243	8,0/100/20	июнь-октябрь	- погрузо-разгрузочные работы; - внутрипортовое экспедирование.
Хатанга	400	4,17 / 136 / 16,5	июня-октября	грузо-пассажирские перевозки; - транспортная обработка грузов и хранение; - производство дноуглубительных и берегоукрепительных работ; - строительство и эксплуатация портовых сооружений; - производство судоремонтных работ и т.д.

Анализ основных характеристик этой группы позволяет отметить не только низкий грузооборот (кроме Мурманска), но и их недоступность для крупнотоннажных судов в виду мелководности, малый причальный фронт и крайне небольшой перечень оказываемых услуг.

К группе «восточных портов» отнесены те, которые расположены в местностях, где отсутствуют сухопутные коммуникации, и которые в настоящее время обеспечивают перевалку грузов для обеспечения жизнедеятельности населенных пунктов, в которых они расположены с ближайшими окрестностями. Их пропускная способность используется на 5-50 %, и предпосылок для увеличения грузовой базы и роста грузооборота нет.

Таблица 2
Порты восточной Арктики

<i>Наименование</i>	<i>Длина причального фронта морского порта (п.м)</i>	<i>Максимальные габариты судов, заходящих в порт (осадка, длина, ширина) (м)</i>	<i>Период навигации в морском порту:</i>	<i>Информация об основных услугах, оказываемых операторами орских терминалов</i>
Тикси	315	3.9/129,5/1568	15 июля – 30 сентября	- стивидорные работы и складские операции по перевалке грузов в порту
Певек	500	9/172.2/24.55	с 03.07 по 25.10	- погрузочно-разгрузочная

				деятельность, применительно к опасным грузам в морских портах (класса 1,2,3,4,5,6,8,9); - перевозка грузов морским транспортом
Эгвекиног	565,32	12/177/25	25 июля – 10 ноября	- погрузочно-разгрузочные работы; - транспортно-экспедиторское обслуживание; - складские операции с грузами.
Анадырь	686	7 / 177 / 25	01.07 - 01.10	- грузовые операции по прямому варианту, без хранения грузов на складских территориях (погрузку-выгрузку судов), перевалку грузов; - грузовые перевозки судами портового флота. - буксировка судов; - пассажирские перевозки; - грузовые операции с универсальными контейнерами; - доковый ремонт судов грузоподъемностью до 500 тонн.

По мнению экспертов на восточном участке СМП основу внутреннего грузопотока, составляют нефть, газоконденсат и лесные грузы, которые не обеспечивают рентабельную работу трассы. К тому же обеспечение должного уровня грузооборота возможно только с учетом круглогодичной работы восточного участка. Все порты этой части бассейна работают в условиях низких температур и круглогодично покрытых льдом акваторий. Поэтому для обеспечения нормальной работы необходимы портовые ледоколы, а для припортовых акваторий при условии ледокольного обеспечения в составе не менее двух атомных ледоколов класса «Лидер».¹

Анализ основных характеристик портов восточной зоны позволяет отметить не только вышеприведенное обстоятельство, но и невозможность принимать крупнотоннажные суда и крайне низкие возможности по оказанию перевалочных и иных услуг. Например, только морские порты Эгвекиног и Провидения располагают наливными терминалами, а в морском порту Тикси нефтеналивной причал представляет собой два затопленных корабля.² Бункеровка возможна только в порту Анадырь и в целом ни один из портов восточной зоны не соединены с железнодорожной сетью РФ. С точки зрения организационно-правовых проблем, то порт Эгвекиног не имеет пункта пропуска через границу РФ и не может считаться портом международного значения.

Лишь только два морских порта (Анадырь и Беринговский) имеют пассажирские терминалы. Кроме того, в морских портах Чукотского автономного округа (Певек, Провидения, Эгвекиног, Беринговский) есть проблемы с навигационным обслуживанием, метеостанции нуждаются в ремонте, существует дефицит электроэнергии³ и даже второй «Ломоносов»⁴ вряд ли может решить проблему энергоснабжения всей восточной зоны.

Анализируя документы правительства РФ можно констатировать, что Арктический бассейн в ближайшем будущем должен стать лидером по строительству новых портов, таких как Сабетта, Териберка и др. За счет строительства новых портов, а также возрождения старых арктических портов бассейновые портовые мощности планируется увеличить до 163,5 млн. тонн (базовый сценарий) - 135,2 млн. тонн (экспертный сценарий), или в 2-1,7 раза соответственно.⁵

¹ Грузинов В. М., Зворыкина Ю. В., Иванов Г. В. и др. Арктические транспортные магистрали на суше, акваториях и в воздушном пространстве // Арктика: экология и экономика. 2019. №1 (33). С.6-20

² Наумов Ю. А. Порты Дальнего востока на маршрутах СМП: История развития, современное состояние и перспективы их развития. // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2017. №. 3. С. 133-144.

³ Заостровских Е. А. Морские порты Восточной Арктики и опорные зоны Северного морского пути // Регионалистика. 2018. Т. 5. № 6. С. 92-106.

⁴ Имеется в виду, установленная в Певеке Плавучая атомная теплоэлектростанция (ПАТЭС).

⁵ Грузооборот порта Шанхай в 2018 году составил 561,29 млн тонн. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://portnews.ru/news/289020/>.

Развитие морских портов в каждом временном периоде имело свои особенности. Начиная с 2000-х годов ключевым в контексте развития портовой инфраструктуры, являются «инвестиции», а добавив сюда совершенствование структуры механизма управления морским портовым хозяйством мы получим ту формулу, которая от программы к программе, от автора к автору формируют суть предложений по развитию портов, в том числе и арктической зоны.

Основные особенности, относящиеся к каждому поколению развития порта, были подробно описаны в Port Marketing еще в конце прошлого столетия.¹ В целом процесс развития портов в рамках модели ЮНКТАД считался относительно дискретным по времени или «модульным». Считалось, что развитие портов от первого ко второму, а затем к третьему поколению исторически зависело главным образом от размера и грузооборота порта. Некоторые основные характеристики, полученные на основании анализа исследований ЮНКТАД, сведены в таблицу 3.

Таблица 3²

Основные характеристики портов по классификации ЮНКТАД в зависимости от периода оценки

Основные характеристики	Первое поколение (до 1960-х годов)	Второе поколение (после 1960-х годов)	Третье поколение (после 1980-х годов)
Основные грузовые операции	Разделяемый насыпной груз	Сортируемые сухие и жидкие грузы	Навалочные и укупоренные (контейнерные) грузы
Стратегия развития порта	Консервативные изменения организации транспортного узла	Экспансионистский рост в форме промышленно-коммерческого центра.	Коммерчески ориентированный интегрированный транспортный центр / логистическая платформа для международной торговли
Сфера деятельности	1 - погрузка груза, выгрузка, хранение, лоцманское обеспечение (сервисные причалы и аванпорт).	1 + 2 – Транспортно-ориентированный промышленно-коммерческий центр.	1 + 2 + 3 - Транспортно-логистическая модель модальной дистрибуции.
Организационные характеристики	Самостоятельная деятельность в границах порта. Неформальные (жестко не регламентированные) отношения между администрацией и пользователями.	Взаимоотношения портовых властей и хозяйствующих субъектов регламентируются договорами. Отношения между администрацией порта и муниципальными властями специально не регламентированы (только общегосударственные нормы).	Объединенное портовое сообщество на основе интеграции портового обслуживания с коммерческими сетями.
Производственные характеристики.	Упрощенный грузооборот (перевалка), индивидуальное обслуживание с обеспечением низкой добавленной стоимостью.	Перевалка и консолидация грузов.	Многофункциональное логистическое обеспечение (с учетом высокой добавочной стоимости на оказанные услуги).

Анализ документов ЮНКТАД позволяет сделать вывод о том, что порты первого поколения работали по обособленной организационной модели и служили только в качестве связующего звена между наземным и морским транспортом. В этом случае порт изолирован от наземной транспортной и коммерческой деятельности. Порты второго поколения имеют широкий спектр функций и выступают в роли «транспортных, промышленных и коммерческих сервисных центров». Сфера деятельности, в которой участвует порт, распространена на коммерческую деятельность, которая «добавляет стоимость» грузам. Последний важный фактор в портах второго поколения заключался в том, что здесь устанавливаются более тесные отношения между портами и их транспортными и торговыми партнерами, а также между портами и местными властями (муниципалитетами).³

Порты третьего поколения считаются продуктом глобальной контейнеризации и интермодализма. К концу прошлого столетия такие порты стали динамичными узлами в сложной

¹ UNCTAD, Port Marketing and the Third Generation Port, TD/B C.4/AC.7/14, UNCTAD, Geneva. P.13.

² Составлена по материалам UNCTAD, 1992, *Port Marketing and the Third Generation Port*, TD/B C.4/AC.7/14, UNCTAD, Geneva.

³ HOYLE, B. S. and HILLING, D. (eds), 1984, *Seaport Systems and Spatial Change, Technology, Industry and Development Strategies* (Chichester: John Wiley and Sons).

международной сети производства/распределения, и управление портами перешло на упреждающий подход, чтобы «превратиться в интегрированные транспортные центры и логистические платформы для международной торговли».

Если предположить, что трафик по СМП к 2030 г. достигнет искомого уровня,¹ то портовые услуги должны будут стать более специализированными и интегрированными, способные оказать не только логистические, но и аварийно-спасательные услуги; правила «хорошо читаемыми», а тарифная политика совершенно прозрачной и сопрягаемой с международными стандартами.

Чтобы обеспечить такие условия арктические порты, особенно восточной зоны, должны быть по своим возможностям выше третьего поколения, включать удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы. Для этого потребуется развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и складских зон, ориентированных на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов. Возможно когда-то появятся технические и финансовые возможности развития портовой инфраструктуры российской восточной Арктики, однако в ближайшей перспективе нет оснований сделать такое предположение. С географической точки зрения, только оценивая положение, мы можем предположить, что таким опорным «восточным» арктическим портом мог бы стать Тикси.

Однако, на наш взгляд, в среднесрочной перспективе, опорным портом в центральной части арктического сектора, с точки зрения логистики и обеспечения безопасности на маршрутах СМП, то получается, что наиболее удачным в этом плане может считаться порт Диксон, как аванпорт для внутреннего порта Дудинка, являющегося окончательным портом в устье Енисея. Хотя его нынешнее состояние не удовлетворяет требованиям порта даже третьего поколения (по классификации ЮКТАД), но транспорт грузов по Енисею до Дудинки и далее может делать его перспективным объектом для инвестирования.

Российские стратегические приоритеты в Арктике неизбежно связаны с развитием портовой инфраструктуры. Мировой опыт развития социально-экономического развития особо сложных в географическом отношении регионов связан с привлечением капиталов. Вопрос лишь в том как заинтересовать инвесторов к таким проектам, особенно в том случае, когда их вложения не могут обернуться коротко.

Применительно к арктическому региону выбор стран для анализа весьма ограничен. Пожалуй, наиболее близкий пример – Канада для которой арктическое судоходство также имеет жизненно важное значение. С деятельностью портов связаны все аспекты канадской цепочки транспортных перевозок, включая грузоотправителей, перевозчиков, логистические компании, фирмы, занимающиеся добычей природных ресурсов, а также местные и региональные предприятия малого и среднего бизнеса. В 2017 году порты и морские перевозки были оценены в 90 миллиардов долларов, что составило 17% канадского экспорта. Национальная морская доктрина была принята еще в 1995 году и заложила детальную основу для морской транспортной системы Канады. Морской закон (СМА) создал 17 канадских портовых властей и наделил министра транспорта полномочиями по регулированию деятельности портов, включая: морскую безопасность и защиту окружающей среды. Однако, Канада, одна из немногих стран, признающих возможность строительства и деятельности частных портов. Порт Черчилль (Port Churchill) является частным портом на арктическом побережье Канада,² способным обрабатывать суда типа Panamax. Хотя изначально порт строило государство, но одним из условий получения права на строительство частного порта является требование включить в расходы по строительству (приобретению) порта железную дорогу и иные коммуникации. Проводить какие-либо параллели с российским законодательством здесь крайне сложно, ибо сама мысль передачи администрирования порта в частные руки может показаться не конструктивной.³

Концепция «нового порта» неоднократно являлась предметом рассмотрения на национальном уровне в ряде стран. Такое исследование предпринималось и в рамках Европейской комиссии (WORKPORT). Было признано, что новые технологии, новые организационные подходы и новые концепции управления должны внедряться в целях удовлетворения современных рыночных и общественных потребностей.

¹ Согласно майскому указу президента РФ Владимира Путина, грузопоток по СМП к 2024 году должен вырасти до 80 млн. тонн. Актуализация прогноза грузопотока на СМП, выполненная в марте (2020 года), показала, что объем отгрузки минерального сырья в 2024 году сможет составить 58 млн тонн, еще оценочно 5 млн тонн составят другие грузы — для обеспечения производств, «северного завоза» и транзита. Таким образом, исходя из существующих данных, поручение президента РФ о наращивании грузопотока до 80 млн тонн не будет выполнено. Но, полагает эксперт, «расширение СМП только за счет портов и терминалов Печорского, Белого и Баренцева морей легко позволит добиться выполнения поставленной задачи» // Газета "Коммерсантъ". №88. от 21.05.2020 [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://kommersant.ru/daily/125267>

² Порт был построен правительством Канады и оставался в собственности федерального правительства до его продажи в 1997 году американской компании OmniTRAX. В дальнейшем (2018) порт и железная дорога Гудзонова залива были проданы компании Arctic Gateway.

³ Речь не идет о возможности частного владения портовой инфраструктуры.

Как бы то ни было, но «черно-белый» подход к концепции развития портов в рамках модели ЮНКТАД оказался нереалистичным и неточным. Понятно, что на практике развитие портов не фиксируется в определенный период времени, и порты не обязательно проходят цикл преобразований, чтобы получить статус третьего поколения. Коммерческий интерес и цели являются основными определяющими факторами изменений, а внедрение новых технологий и методов работы является непрерывным процессом. Это означает, что даже самые передовые порты с точки зрения систем, оборудования или конструкции терминала могут являться передовыми, а организационная модель управления может «не дотягивать» до должной эффективности их работы.

Таким образом, можно констатировать, что «концепция развития нового арктического порта» должна быть основана не только на расширении технологических возможностей, но и применения новой модели управления, организации и владения.

Во всем мире проблема владения портом претерпела фундаментальные изменения, особенно в течение последних 15 лет. До начала 1980-х годов государственная собственность на портовую инфраструктуру была основной формой собственности, за исключением Канады и Великобритании, где существовал ряд портов, находящихся в частном владении. Однако с начала 1980-х годов начались значительные изменения. В Великобритании значительное количество портов государственного сектора было передано частному сектору и начиная с 1983 года практика частного владения, управления и распоряжения портами широко распространилась. Ряд транснациональных компаний занимается управлением и эксплуатацией портов и терминалов, среди которых такие как Hutchison Port Holdings (со штаб-квартирой в Гонконге) и P & O (со штаб-квартирой в Великобритании).¹

Наше мнение заключается в том, что применительно к российским арктическим портам столь глубокая форма приватизации едва ли целесообразна. Порты являются чрезвычайно ценными активами для национальной экономики, и поэтому любые изменения должны рассматриваться тщательно и осторожно. Последнее требование, однако, не должно быть оправданием для бездействия или отсутствия попыток в привлечении инвестиций; скорее это должно стать поводом для тщательного рассмотрения всех вариантов и их последствий.

Применительно к портовому хозяйству определение понятия «приватизация» является сложной и противоречивой задачей. Можно рассматривать приватизацию как акт сокращения роли правительства или повышения роли частного сектора в деятельности или владении портовыми активами.² Расширение участия частного сектора в предоставлении портовых услуг без частных инвестиций - это не приватизация, а передача. Неудивительно, что деволуция часто представляется приватизацией теми корыстными интересами, которые выступают против любого расширения финансовой доли частного сектора в портах. То же самое верно для корпоратизации. В его истинном смысле это означает предоставление государственной организации юридического статуса частной корпорации или компании, в то время как правительство владеет акциями. Вся земля и активы затем юридически передаются вновь созданной компании или корпорации, но они остаются полностью в государственном секторе. Некоторые авторы говорят о том, что акционирование является улучшенной формой приватизации.³ Это явно неоправданно, поскольку при этом не происходит ни передачи прав государства в пользу частного сектора, ни притока частного капитала.

Разнообразие определений и подразумеваемые различия в характере, сфере охвата и основных принципах применения создают проблемы для разработки стандартных руководящих принципов. Поэтому прежде всего необходимо согласовать подходящее определение, достаточно точное, чтобы точно отразить концепцию приватизации, и достаточно широкое, чтобы включить конкретные характеристики портовых активов и услуг в большинство «схем приватизации», предлагаемых в портах.

Другой термин, который часто используется в договорах и документах, - коммерциализация. Хотя общепринятого определения мы не нашли, концепция должна охватывать, по крайней мере, более широкое понимание со стороны администрации порта о потребностях своих клиентов в частном и государственном секторах и о необходимости сделать ее более ответственной за свои решения, операционные и финансовые показатели.

И еще один вопрос, связанный с объемом вмешательства государства в приватизацию портов - дерегулирование транспортного сектора. По сути, дерегулирование - это устранение или либерализация правил и положений, первоначально введенных и применяемых государственными органами и государственными органами с целью содействия безопасным, адекватным,

¹ DAMAS, P., 2002, Global terminal operators rule. *American Shipper*, February, 67-76.

² Приватизация означает противоположность национализации: цель национализации состоит в том, чтобы правительство перешло во владение частным предприятием, в то время как приватизация означает передачу государственных услуг частному сектору; передачу услуг из государственного в частный сектор.

³ Sánchez, R., Wilmsmeier, G., 2010, Contextual port development: A theoretical approach, In: «Essays on Port Economics». Coto-Millán, P., Pesquera, M.A., Castanedo, J. (Eds.). Physica-Verlag, Springer, pp. 19-44

экономичным и эффективным транспортным услугам, но которые в настоящее время считаются чрезмерно ограничительными и обременительными. Однако дерегулирование может иметь как положительные, так и крайне отрицательные последствия. Устранение ограничительных портовых правил и положений с целью либерализации рынка и повышения эффективности, несомненно, является благоприятным событием. Но должен быть установлен минимум правил, хотя бы для того, чтобы гарантировать, что управление и эксплуатация портов соблюдают международные нормы, правила и нормы в отношении безопасности, охраны и занятости. В предполагаемой концепции нового порта дерегулирование может охватить правила доставки международных грузов предназначенных для строительных работ в порту, свобода портовых властей заключать специальные контракты с крупными грузоотправителями и порядка пропуска и нахождения на территории порта, муниципального образования..., а также предоставления свободы ценообразования на портовые услуги, освобождая, тем самым, владельцев от обязанности утверждать тарифы.

Концепция «нового порта» может быть основана на принятии и нормативном закреплении (например, в законе РФ «О портах» и КТМ) формулировки о пределах компетенций частных компаний в управлении деятельности порта и масштабов приватизации. Чтобы любая приватизационная схема была успешной, она должна быть адаптирована к конкретным условиям и характеристикам порта и его среды. Следовательно, руководящие принципы, которые могут стать основой концепции, могут быть направлены только на то, чтобы служить «контрольным списком» для приватизации портовых активов и напоминанием о наиболее важных факторах, которые следует учитывать. К ним, например, можно отнести:

1. объем приватизационных объектов;
2. процедуры проведения тендера;
3. формирование договорных проформ о передаче в собственность, аренду или концессию;
4. принятие основных показателей финансовой деятельности для установления истинной стоимости лицензии на аренду или концессионного договора;
5. определение порядка формирования управления портом, его деятельности и взаимоотношений с государственными органами.

Чтобы любая приватизационная схема была успешной, она должна быть адаптирована к конкретным условиям и характеристикам порта и его среды. Следовательно, руководящие принципы, которые могут быть разработаны в качестве нормативного проектирования, могут быть направлены только на то, чтобы служить «контрольным списком» для приватизации портовых активов и напоминанием о наиболее важных факторах, которые следует учитывать. Они не могут быть истолкованы как безошибочный рецепт, применяемый с согласия или без согласия правительства.

Пристатейный библиографический список:

1. Арктические транспортные магистрали на суше, аква-ториях и в воздушном пространстве / Грузинов В. М., Зворыкина Ю. В., Иванов Г. В. и др. // Арктика: экология и экономика. 2019. № 1 (33). С. 6-20
2. Заостровских Е.А. Морские порты Восточной Арктики и опорные зоны Северного морского пути // Регионалистика. 2018. Т. 5. № 6. С. 92-106
3. Наумов Ю.А. Порты Дальнего востока на маршрутах СМП: История развития, современное состояние и перспективы их развития. // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2017. №. 3. С. 133-144.
4. Damas P. Global terminal operators rule // American Shipper. February, 2002. P. 67-76.
5. Hoyle B. S., Hilling D. Seaport Systems and Spatial Change, Technology, Industry and Development Strategies. Chichester: John Wiley and Sons, 1984
6. Sánchez, R., Wilmsmeier, G., 2010, Contextual port development: A theoretical approach, In: «Essays on Port Economics». Coto-Millán, P., Pesquera, M.A., Castanedo, J. (Eds.). Physica-Verlag, Springer, pp. 19-44
7. UNCTAD. Port Marketing and the Third Generation Port, TD/B C.4/AC.7/14, UNCTAD, Geneva. P.13.



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