



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

**ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ**

Выпуск 1(24) 2024

Научно-практический журнал

Санкт-Петербург

Научно-практический журнал «Океанский менеджмент»

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

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

Выходит ежеквартально в бумажной и в электронной версиях.

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

Журнал индексируется в системе РИНЦ (ID: 67324).



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

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: mla@oceanlaw.ru

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ТУ78-01944 от 25.10.2016

Контакты редакции

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

Тел/факс: (812) 495-13-91

E-mail: journal@oceanlaw.ru

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

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

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:

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

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

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

Макаров Александр Данилович, доктор экономических наук, доктор юридических наук, профессор, академик МАНЭБ, АВН, НОАН, АПВЭиФ, Заслуженный деятель науки и образования, Основатель научной школы РАЕ.

Мордвинова Татьяна Борисовна, заместитель директора «Агентства Морского права» по научным и образовательным программам. Старший преподаватель кафедры «Международного и морского права» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. *Ответственный секретарь.*

Пастухова Лариса Викторовна, кандидат юридических наук, ученое звание доцента по кафедре международного права; доцент кафедры государственно-правовых дисциплин Крымского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия».

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

Трифорова Кристина Васиковна, кандидат юридических наук, ученое звание доцента по специальности «Трудовое право; право социального обеспечения»; доцент кафедры гражданского права, доцент кафедры административного и финансового права Крымского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия».

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

Отпечатано в типографии «Майер»

190005, Санкт-Петербург, Троицкий проспект, д.6, лит В.

Тираж 100 экз. Подписано в печать 30.03.2024

На обложке – Иван Айвазовский (с сайта bondik-kids.ru)

© ООО «АМП», 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Статьи публикуются в авторской редакции.

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

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Бен Сума М.М. Морская доктрина Российской Федерации и реализация её положений с целью ответа на актуальные вызовы, стоящие перед ней.....	2
Кондакова О.М. Влияние BREXIT на международное морское и частное право.....	9
Кузьмин Н.А., Раянова Э.Т. Международное и национальное право: проблемы взаимовлияния в контексте современных глобальных вызовов.....	12
Нечаева Д.С. Международно-правовое регулирование борьбы с пиратством и вооруженным разбоем на море.....	15
Родионова А.А. Международное частное право и защита прав потребителей в международной торговле.....	19
Семенова Е.Г. Правовое регулирование объектов исторического наследия в судебной практике (на примере судна «ФРАУ МАРИЯ»).....	22

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Зейналов Р.И. Характеристика морского страхования в области пиратства.....	26
Ибрагимов И.Р.О., Кадовб Н.С. Правовое положение частных военных компаний применительно к защите гражданского судоходства от угроз морского терроризма и пиратства на современном этапе.....	29
Кляндин А.Ф. Контейнерные перевозки и слот-чартер.....	32
Комендантов К.И. Правовые аспекты использования искусственного интеллекта в международных морских спасательных операциях.....	35
Ренц С.В. Доверительное управление яхтой.....	39
Шаров С.А. Искусственный интеллект в морской отрасли и его регулирование международным правом.....	43
Шлакина Е.Р. Роль коренных малочисленных народов Севера в развитии Арктики: правовая перспектива.....	46

РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Кадовб Н.С., Ибрагимов И.Р.О. Правовое регулирование арктической добычи минеральных ресурсов: особенности лицензирования в Гренландии.....	51
--	----

РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Белкина Т.Р., Кочанова А.В. Проблемы расширения многосторонних договоров в сфере морских перевозок.....	57
Королева В.Д., Юрченко Д.А. Современное направление развития правового регулирования деятельности внутреннего водного транспорта.....	60
Макаров Д.И. Современное состояние правового регулирования беспилотных грузовых перевозок наземным транспортом в российской федерации.....	63

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Для цитирования: Бен Сума М.М. Морская доктрина российской федерации и реализация её положений с целью ответа на актуальные вызовы, стоящие перед ней // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 2-9.

**Бен Сума М.М.
Ben Souma Mourad**

магистрант 1 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства» ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова

МОРСКАЯ ДОКТРИНА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕАЛИЗАЦИЯ ЕЁ ПОЛОЖЕНИЙ С ЦЕЛЮ ОТВЕТА НА АКТУАЛЬНЫЕ ВЫЗОВЫ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД НЕЙ

***Аннотация.** В данной статье автор рассматривает Морскую доктрину Российской Федерации – нормативный правовой акт стратегического планирования, определяющий национальную морскую политику, в контексте актуальных «вызовов» – проблем, на разрешение которых направлена реализация его положений. Также раскрыто понятие Морской доктрины Российской Федерации, приведены и кратко раскрыты иные нормативные правовые акты, регулирующие правоотношения, которые непосредственно связаны с реализацией положений Морской Доктрины Российской Федерации*

***Ключевые слова:** Российская Федерация, Морская доктрина, национальная морская политика, морепользование*

THE MARITIME DOCTRINE OF THE RUSSIAN FEDERATION AND THE REALIZATION OF ITS PROVISIONS IN ORDER TO RESPOND TO THE CURRENT CHALLENGES FACING IT

***Abstract.** In this article the author considers the Maritime Doctrine of the Russian Federation – a normative legal act of strategic planning, which defines the national maritime policy, in the context of current «challenges» – problems, for solution of which is aimed a realization of its provisions. Also disclosed the concept of the Maritime Doctrine of the Russian Federation, other normative legal acts regulating legal relations that are directly related to the realization of the provisions of the Maritime Doctrine of the Russian Federation are given and briefly disclosed.*

***Keywords:** Russian Federation, Maritime Doctrine, national maritime policy, ocean affairs management*

Доктрина – учение или научная концепция, относящиеся обычно к философской, политической, идеологической теории [5].

Морская – прилагательное к слову «море» (пример: морская вода); происходящая или бывающая в море (пример: морской воздух); совершаемая в море или морской воде (пример: лечиться морскими ваннами); живущая, находящаяся в море (пример: морская звезда) [5].

В непосредственно нормативном правовом акте, являющимся *axis mundi* применительно к определению направления морской политики Российской Федерации в политике и праве, сказано нижеследующее.

Так, в пункте 1 Морской доктрины Российской Федерации, утверждённой Указом Президента Российской Федерации Владимиром Путиным от 31 июля 2022 года N 512 (далее так же – Морская доктрина»), сказано, что настоящая Доктрина является документом стратегического планирования, который вбирает в себя общность установленных государством принципов и дефиниций по отношению к национальной морской политике и морской деятельности государства [22].

Подпункт 2 пункта 4 Морской доктрины устанавливает понятие Морской деятельности Российской Федерации – она представляет собой действия, прямо направленные на освоение, использование, изучение и охрану пространств, входящих в Мировой океан с целью устойчивого развития и роста нашего государства, а также обеспечения его национальной безопасности [22].

Согласно пункту 2 Морской Доктрины, её правовую основу составляют как основной нормативный правовой акт – Конституция, так и федеральные конституционные законы, федеральные законы, и иные нормативные правовые акты, преследующие собой поддержание морской деятельности.

Помимо внутреннего законодательства, к таким документам относятся и нормативные правовые акты международно-правового характера, а именно – международные договоры,

содержание которых имеет прямое и опосредованное отношение к правовому регулированию морепользования, в том числе и Мирового океана [22].

Морской потенциал Российской Федерации, как указано в подпункте 7 пункта 4 Морской доктрины, вбирает в себя флот (военно-морской), научно исследовательский и морской транспорт в целом; сюда также входят организации, расположенные и осуществляющие свою деятельность на территории Российской Федерации, осуществляющие деятельность по постройке судов, разведке и добыче морских ресурсов; и, наконец средства и ресурсы, таких государственных органов исполнительной власти как Министерства обороны, Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и, кроме того, Росгвардии. [22]

Руководствуясь вышесказанным, приходим к закономерному выводу о том, что морская доктрина это, выражаясь лаконично, концепция поведения государства в морской среде, а также документ, определяющий государственную политику в этой части и являющийся составной частью комплекса стратегического планирования внешней и внутренней политики Российской Федерации.

Де-факто морская доктрина Российской Федерации состоит далеко не из одного правового документа, представляя собой отдельный пласт нормативно-правовой базы.

Итак, основные письменные выражения воли граждан и государства являют собой нижеследующее.

Непосредственно сама Морская доктрина Российской Федерации, утверждённая указом Президента от 31 июля 2022 года N 512 – документ, определяющий национальную политику страны в области морской деятельности.

В её тексте приводятся формулировки национальных интересов Российской Федерации в морском пространстве, раскрыта сущность политики государства на море; принципы, на которых строится она, цели и задачи, направленные на их достижения. При всём при том, принимается в расчёт особенности того или иного регионального направления – будь то север с Северно-Ледовитым Океаном, или восток с бескрайней водной гладью Тихого океана и примыкающих к нему морей.

Положения Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, утверждённой Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 августа 2019 года N 1930-р, адресованы к обстоятельной выработке тех экономических и социальных начал, которые находят своё отражение в эффективной политике государства в контексте деятельности, связанной с морем [16].

В «Основах государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года», утверждённой Указом Президента Российской Федерации от 20 июля 2017 года N 327 (далее так же – Основы), в качестве основных, дословно выражаясь, опасностей и угроз, негативно влияющих на национальную безопасность России в Мировом океане приведены нижеследующие.

Во-первых, стремления определённого ряда государств, среди которых наиболее заметным оппонентом на международной арене представляются Соединённые Штаты Америки и их геополитических союзников к тому, чтобы доминировать в Мировом океане, и, более того, усилия, направленные на то, чтобы достичь превосходства их военно-морских сил за рамками паритета [20].

Во-вторых, как константа признаётся существование очагов эскалации вооружённых конфликтов на тех территориях, которые имеют стратегическое значение для России и её союзников.

Довершить характеристику данного нормативного правового акта следует тем, что в Основах указывается на то, что наше государство не допустит выраженного перевеса по качественному и количественному показателям военно-морских сил иных стран над нашими, для чего будет прилагать усилия ради его твёрдого закрепления на втором месте среди прочих [20].

Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, утверждённая Указом Президента Российской Федерации от 02 июля 2021 года N 400, выделяет следующие цели государству во внешней и внутренней политике [19]:

- обеспечение защиты и охраны государственной границы Российской Федерации, охраны территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации,

- недопущение, а, в случае чего, борьба с загрязнением вод, повышение её качества, оздоровление водных экосистем;
- усовершенствование пограничной инфраструктуры, улучшение механизмов пограничного, таможенного, санитарно-эпидемиологического, других видов контроля.

Доктрина продовольственной безопасности Российской Федерации, утверждённая Указом Президента Российской Федерации от 21 января 2020 года N 20, представляет собой базис для разработки законодательных новелл в сфере обеспечения, безусловно, непосредственно продовольственной безопасности путём устойчивого развития сельского и рыбного хозяйств.

Её цели призваны не только к положительному воздействию на сельское и рыбное хозяйства в материально-технической парадигме, но готовить специалистов всех уровней специального образования для данных отраслей, к каким, стоит отметить, имеют относимость пищевая промышленность и перерабатывающая промышленность. [21].

Наконец, выделим Военную доктрину Российской Федерации, утверждённую Указом Президента Российской Федерации от 25 декабря 2014 года N Пр-2976, в которой, к слову говоря, учтены все положения Морской доктрины, ставит перед Вооружёнными силами Российской Федерации множество задач, среди которых присутствует «обеспечение безопасности экономической деятельности Российской Федерации в Мировом океане [7]».

Из приведённого выше можно заключить, что де-факто вектор развития, направления поведения такого государства как Российская Федерация в морской среде задают не только Морская доктрина, но и иные нормативные правовые акты, положения которых направлены на реализацию заложенных в ней целей.

Российская морская доктрина прошла долгий путь. Её основоположником принято считать Петра Великого, создавшего обстоятельным образом сформированный российской военной и торговый флот, а также закрепившего в договорной форме с иностранными государствами завоевания русского оружия, в особенности на Балтийском направлении.

В последующие почти 200 лет, вплоть, до перехода власти вследствие Октябрьской революции к лицам, внутри которых из искры разгорелось пламя революционного сознания, морская доктрина России жила на необходимости правового обоснования расширения сферы влияния государства на Черноморском и Балтийском направлениях с чётко выраженной целью – укрепить и юридически оформить российский титул на новые включённые в состав Российской империи территории.

К некоторому сожалению, до сегодняшнего дня исследователям неизвестны какие-либо правовые документы, являющиеся носителями норм-принципов и норм-дефиниций применительно к установлению целей морской деятельности государства. Ялтинская и Потсдамская конференции определили послевоенный рисунок государственных границ, а Фултонская речь Уинстона Черчилля надолго сковала границы Советского Союза молчанием и секретностью.

В во всех отношениях inferнальный период между подписанием Беловежских соглашений и 27 июля 2001 года у Российской Федерации, являвшегося де-факто государством с эфемерным суверенитетом, отсутствовал доктринальный документ, который бы можно было охарактеризовать морской доктриной.

Итак, Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года, утверждённая Приказом Президента № 27 от июля 2001 года Пр-1387, впервые в истории современного российского государства официально обозначила значимость морской деятельности для благополучия и безопасности страны в синкретизме с пространственными и географическими особенностями России – наличием выхода к трём океанам и внушительной протяжённостью морских границ; её местом и ролью в глобальных и региональных международно-правовых отношениях [10].

Далее, в 2015 году была принята новая Морская доктрина Российской Федерации. Её главной целью выступало обеспечение целостной, последовательной и эффективной морской политики России, направленной на защиту государственных интересов. Без преувеличения, новеллой представляется включение в неё положений исключительно социального характера. Речь о морской медицине, укреплении специалистов морской отрасли. По словам Дмитрия Рогозина, являвшегося в то время вице-премьером Российской Федерации, есть две причины, почему потребовалось внести коррективы в Морскую доктрину, путём принятия новой – это,

прежде всего, изменение международной ситуации, обстановки в мире и, конечно, укрепление России как морской державы [6].

В конечном итоге, в День Военно-морского флота, а именно 31 июля 2022 года президент Российской Федерации Владимир Путин подписал Указ № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации». Тем самым в действие вступила новая Морская доктрина, которую более подробно рассмотрим ниже. Синописис её сводится к тому, что международная обстановка, прямо и косвенно указанная в ней, является значительно более тревожной и опасной. Риск международных конфликтов возрос в существенной степени [11].

Чрезвычайно важно обозначить – в каждом из исторических периодов, которые упоминались выше, перед Россией стояли вызовы. В том числе вызовы на море. Что послужило отправной точкой создания текущей Морской доктрины Российской Федерации? Ошибочным будет считать данный документ *tabula rasa*. Напротив, в нём находят своё отражение все выводы, сделанные руководством государства за прошедшее время; в особенности за последние 10 лет: империалистическая политика определённых государств, политика применения двойных стандартов в международно-правовом дискурсе, столкновение сверхдержав за роль мирового гегемона в эпоху глобализации, и целом наличие объективных явлений, по своему характеру угрожающими Российской Федерации как суверенному государству.

Каждая из Морских доктрин служит своеобразным отражением времени, когда была своевременно принята: 2001 год – начало экономического и социального роста в Российской Федерации; 2015 год – ранний период так называемой «Второй холодной войны»¹; 2022 год – усиление тревожности в международно-политическом поле, эскалация вооружённых конфликтов.

Впервые в истории актуальная Морская доктрина включила в себя нижеследующие легальные определения.

Вызовы национальной безопасности России в Мировом океане она определяет следующим образом – синкретизм факторов и действий, приводящих к негативизации межгосударственных отношений, которые с определённой вероятностью могут привести к появлению угроз национальным интересам России в Мировом океане [22].

В свою очередь, под угрозами в контексте данного документа следует понимать как общность факторов и условий, которые обуславливают эскалацию таких межгосударственных отношений, какие по своей природе способны нанести ущерб национальным интересам России в Мировом океане [22].

Отдельным образом Морская доктрина выделяет главные угрозы и вызовы национальной безопасности и устойчивому развитию Российской Федерации, имеющие отношение к Мировому океану. Среди них следует выделить наиболее ключевые, а именно:

1) наличие вооружённых конфликтов в районах особого геополитического значения для Российской Федерации и её союзников, где также присутствует выход к Мировому океану;

2) поступательное продвижение Организации Североатлантического договора к границам Российской Федерации путём создания новых военных объектов;

4) всестороннее – международно-правовое, военное, экономическое, политическое, и информационное воздействие на Российскую Федерацию для подрыва её морской деятельности;

5) территориальные притязания ряда государств по отношению к приморским и островным территориям Российской Федерации;

8) вектор США на доминирование в Мировом океане, в том числе в энергетическом и транспортно-логистическом отношениях;

Непосредственно из самой Морской доктрины следует, что в качестве ответов на вышеуказанные вызовы планируется провести ряд мероприятий.

К примеру, направить усилия, направленные на технологическую оснащённость российских морских портов, модернизировав их инфраструктуру и построив новые объекты, подведя к ним новые логистические маршруты [8].

В тоже время, провозглашается построение условий, которые могли бы стимулировать сдачу российскими судами рыбопромыслового флота добытых ими биоресурсов отечественным предприятиям, что также тесно взаимосвязано с созданием новых рабочих мест и развитием морских территорий страны [8].

¹ Различные авторы указывают отправной точкой Второй холодной войны следующие даты – конец 2000-х годов или воссоединение Крыма с Россией в 2014 году.

Отметим, что из положений Морской доктрины следует о наличии планов на активное участие Российской Федерации в деятельности международных организаций, создающих нормативно-правовую базу морепользования в Мировом океане [8].

Более того, намечены планы по актуализации действующих норм международного права посредством взаимодействия с компетентными международными организациями действующих норм международного морского права, и подготовка с учётом национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, Каспийском море и Арктике.

Безусловно, в той связи, что на государственном уровне вышеуказанные объективные явления официально признаются, в ответ на них сформирован антитеза во внутригосударственном правовом поле. Далее лаконично обозначим наиболее яркие из них.

В 2023 году в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее КТМ РФ) были внесены изменения, инспирированные новациями в основах морской политики государства.

Во-первых, статья 55.1 КТМ РФ, устанавливающая требования к оформлению, выдаче и применению удостоверения личности моряка, дополнена положениями, из которых следует, что такое не выдаётся и не оформляется не только лицам, включённым в перечень причастных к экстремистской деятельности и терроризму, но и тем, кто включён в аналогичные по своему назначению списки, либо связан с ними, составленные Организацией объединённых наций [9].

В статью 79 КТМ РФ были внесены новые положения, прямо и недвусмысленно, предписывающие капитану порта запрещать заход судов, включённых в список тех, деятельность которых связана с осуществлением рыболовства с нарушением правил и требований, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, кроме исключительных случаев; например, если названное судно терпит бедствие [9].

В другой кодекс – Уголовный, также появились новые положения. Как пример, статья 341, устанавливающая наказание за нарушение правил несения пограничной службы, дополнилась новым составом преступления, устанавливающим за такое деяние в том случае, если оно было совершено в период мобилизации, военного времени, военного положения, ведения боевых действий или вооружённого конфликта, санкцию в виде лишения свободы на срок до десяти лет [18].

Отдельное внимание было уделено законодателем кадровому обеспечению. Так, Приказом Минздрава России № 714н от 1 ноября 2022 года «Об утверждении порядка проведения медицинского осмотра на наличие медицинских противопоказаний к работе на судне, включающего в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов, и формы медицинского заключения об отсутствии медицинских противопоказаний к работе на судне» устанавливаются новые требования как к медицинским организациям, проводящим такие освидетельствования (необходимость получения не только лицензии на проведение медицинских осмотров, но и на иную деятельность: кардиология, рентгенология, оториноларингология, лабораторная диагностика и т.д.) [14].

Во исполнение положений Морской доктрины Правительство Российской Федерации Распоряжением от 28 апреля 2023 года N 1103-р внесло корректировки в план развития Северного морского пути на период до 2035 года, утверждённый распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 августа 2022 года N 2115-р. В частности, подготовку предложений касательно объёмов и источников финансирования мероприятий, направленных на создание нового конкурентоспособного судового оборудования. В дополнение ставится цель по реализации мероприятий, служащих для разработки документации и подготовке к производству имеющего значение судового оборудования, необходимого для строительства судов, производство которого в настоящее время не осуществляется на территории Российской Федерации и дружественных по отношению к ней стран [15].

Отдельно следует выделить заметные последние новеллы законодательства, имеющие под собой назначение минимизации негативных последствий внешнего экономического воздействия.

Не так давно был введён в действие Федеральный закон «О свободной экономической зоне на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области» 24 июня 2023 года N 266-ФЗ, содержанием которого является обеспечение устойчивого социально-экономического развития новых

регионов и государства в целом, привлечение инвестиций в развитие действующих производств и создание, развитие транспортной и прочих инфраструктур, строительства, туризма, здравоохранения, сельского хозяйства, что, как следствие, приводит к повышению уровня жизни и качества жизни граждан [23].

Инфляция как экономическое явление – притча во языцех последних двух лет. Она находит отражение во всех сферах деятельности государства и жизни граждан, являясь так же одним из препятствий, стоящих на пути успешной реализации положений Морской доктрины. В качестве одной из мер контр-воздействия Банком России 15 декабря 2023 года было предпринято очередное повышение ключевой ставки – до 16 % [4].

Безусловно об успешном ответе на вызовы, стоящие перед текущей Морской доктриной, свидетельствуют достигнутые с момента её принятия успехи.

Целесообразным будет выделить следующие достигнутые результаты:

- В декабре 2023 года судостроительный комплекс «Звезда» передал заказчику в лице ПАО «Совкомфлот» нефтеналивной танкер «Восточный проспект» [17].
- В том же месяце того же года Балтийский завод продолжает строительство атомного ледокола «Якутия», переходя к завершающему его этапу [17].
- Продуктивное проведение учебных стратегических манёвров 11 кораблей военно-морских сил России и Китая у берегов Аляски в августе 2023 года, где у потенциального геополитического оппонента в регионе в лице США отсутствуют места базирования военно-морского флота [3].
- Пополнение за 2023 год российского военно-морского флота 30 кораблями различных классов [12].

Подводя черту, рассмотрим, как характеризуют новую Морскую доктрину иностранные источники; в частности, относимые к государствам, совершающим по отношению к нашему недружественные действия?

Так, силами сотрудников Военно-морского колледжа в Ньюпорте Доктрина 2022 года не только была переведена на английский язык, но и тезисно охарактеризована. Резюмируется, что обновлённый Документ расширяет и заостряет фокус на многих темах, затронутых в Доктрине образца 2015 года. Среди них: обеспечение безопасности и защиты критически важных морских ресурсов, расширение присутствия России на море в целом, вдобавок к этому в мировой торговле; развитие морской инфраструктуры для обеспечения этого роста. Помимо приведённого выше, отмечается возросшее количество норм-принципов, нацеленных на борьбу с морским пиратством [2].

Некоммерческая автономная организация «Арктический институт», расположенная в Вашингтоне, в одной из своих публикаций отмечает, что новая Морская доктрина России – это еще одно заявление о её недвусмысленных намерениях в отношении Арктического региона и его природных ресурсов [1].

Указывают, помимо прочего, на то, что Арктика занимает центральное место среди морских интересов России и, несомненно, станет объектом усиленного присутствия как России, так и НАТО [1].

Как можно усмотреть, представители стороны, выражаясь образно, «по другую сторону баррикад» если не комплементарно, то, во всяком случае, без предвзятого и открытого негатива отзываются о Морской доктрине Российской Федерации образца 2022 года.

В свою очередь, факт её перевода на английский язык в стенах военного учебного заведения свидетельствует о том, насколько данный доктринальный документ играет немаловажную роль при формировании отношения к геополитической действительности при подготовке кадров. В частности, офицерского состава.

Морскую доктрину следует рассматривать в двух смыслах – как доктринальный документ, положения которого задают вектор развития морской политики государства, так и в качестве концепции поведения государства в морской среде, находящей своё отражение в нормативных правовых актах, содержащих нормы материального права, которые по своему содержанию направлены на успешную реализацию морской политики государства

Из нашего исследования следует безусловный вывод о том, что Россия одна из ведущих морских держав, её политика в этом направлении успешна, и соответственно, положения Морской доктрины объективно отражают текущую геополитическую обстановку в отношении морских пространств. В то же время, за счёт иных нормативных правовых актов её положения реализуются если не в полной мере, то достаточной, для успешного развития Российской

Федерации как одной из ведущих морских держав, границы которой омываются 3 океанами 12 морями.

Вместе с тем, необходимо отметить, что морская доктрина любого государства, не одной лишь Российской Федерации, по своему генезису является тем основополагающим правовым документом, который обязан отвечать реальной геополитической и политико-правовой обстановке. Как следствие, законодатель обязан с целью недопущения снижения показателей эффективности морской деятельности и, помимо этого, ради недопущения нависания реальных угроз любого характера над государством своевременно приводить данный *documentum principalis* в актуальный и отвечающий фактическим обстоятельствам правовой и политической реальности, чтобы посыл, заложенный в нём оставался востребованным, в том числе, и среди граждан, населяющих государство.

Как отмечал знаменитый итальянский философ Никколо Маккиавели: «Войны нельзя избежать, её можно отсрочить – к выгоде ваше противника [13]». Каким бы ни было поле сражения и какой бы война не носила характер – подлинный на полях сражений, в рамках международных организаций при отстаивании интересов своего государства, либо стратегически-планировочный в куларах политических ведомств.

Пристатейный библиографический список.

1. 2022 Russian Maritime Doctrine: Implications for NATO & the Future of Great Power Competition in the Arctic. — Режим доступа: <https://www.thearcticinstitute.org/2022-russian-maritime-doctrine-implications-nato-future-great-power-competition-arctic/> — Заглавие с экрана. — (Дата обращения: 30.01.2024);
2. Russia Maritime Studies Institute. — Режим доступа: <https://usnwc.edu/Research-and-Wargaming/Research-Centers/Russia-Maritime-Studies-Institute> — Заглавие с экрана. — (Дата обращения: 30.01.2024);
3. The Telegraph: Россия и Китай добились военно-морского успеха у берегов Аляски. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://rg.ru/2023/08/09/the-telegraph-rossiia-i-kitaj-dobilis-voenno-morskogo-uspeha-u-beregov-aliaski.html?ysclid=lrzj93bmln291590309> — Заглавие с экрана. — (Дата обращения: 30.01.2024);
4. Банк России принял решение повысить ключевую ставку на 100 б.п., до 16,00% годовых. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://www.cbr.ru/press/keypr/> — Заглавие с экрана. — (Дата обращения: 29.01.2024);
5. Борисов А.Б. Большой юридический словарь. — М.: Книжный мир, 2010. — 783 С;
6. Владимир Путин одобрил новую Морскую доктрину. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://rg.ru/2015/07/26/doctrina-site.html>. — Заглавие с экрана. — (Дата обращения: 26.01.2024).
7. Военная доктрина Российской Федерации (утв. Президентом РФ 25 декабря 2014 г. N Пр-2976) // СПС «Гарант»;
8. Девять отличий Морской доктрины России 2022 года от предыдущей версии назвала эксперт Южного Федерального университета. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://sfedu.ru/press-center/news/69404> — Заглавие с экрана. — (Дата обращения: 28.01.2024);
9. «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // СПС «КонсультантПлюс»;
10. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года / Доктрина от 27 июля 2001 г. № Пр-1387 // СПС «Кодекс»;
11. Новая Морская доктрина и национальные интересы России. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/novaya-morskaya-doktrina/> — Заглавие с экрана. — (Дата обращения: 26.01.2024);
12. «Наш флот был и остается несокрушимым стражем рубежей Отечества». Президент сообщил о пополнении состава ВМФ 30 кораблями разных классов. — Режим доступа: <https://iz.ru/1551704/liubov-lezhneva-roman-kretcul/nash-flot-byi-i-ostaetsia-nesokrushimym-strazhem-rubezhei-otechestva> — Заглавие с экрана. — (Дата обращения: 30.01.2024);
13. Никколо Макиавелли. Государь. О том, как надлежит поступать с людьми. — Москва.: Родина, 2021. — 400 с.
14. Приказ Минздрава России № 714н от 1 ноября 2022 года «Об утверждении Порядка проведения медицинского осмотра на наличие медицинских противопоказаний к работе на судне, включающего в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов, и формы медицинского заключения об отсутствии медицинских противопоказаний к работе на судне» // СПС «Гарант»;
15. Распоряжение Правительства РФ от 28.04.2023 N 1103-р «О внесении изменений в план развития Северного морского пути на период до 2035 года, утв. распоряжением Правительства РФ от 01.08.2022 N 2115-р» // СПС «КонсультантПлюс»;
16. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 августа 2019 года N 1930-р «Об утверждении Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года» // СПС «Кодекс»;
17. Российское судостроение в декабре 2023 года. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://sudostroenie.info/novosti/41278.html> — Заглавие с экрана. — (Дата обращения: 30.01.2024);
18. «Уголовный кодекс Российской Федерации» от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 25.12.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.12.2023) // СПС «КонсультантПлюс»;
19. Указ Президента РФ от 02.07.2021 N 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс»;
20. Указ Президента РФ от 20 июля 2017 г. N 327 «Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года» // СПС «Гарант»;

21. Указ Президента Российской Федерации от 21.01.2020 г. № 20 «Об утверждении Доктрины продовольственной безопасности Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс»;
22. Указ Президента РФ от 31.07.2022 N 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс»;
23. Федеральный закон «О свободной экономической зоне на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области» от 24.06.2023 N 266-ФЗ (последняя редакция) // СПС «КонсультантПлюс».

Для цитирования: Кондакова О.М. Влияние BREXIT на международное морское и частное право / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 9-11.

Кондакова О.М.

Kondakova O.M.

*Студентка 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Научный руководитель:

Цветкова Ю.С.

Tsvetkova Yu.S.

*старший преподаватель кафедры Международного и морского права,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова*

ВЛИЯНИЕ BREXIT НА МЕЖДУНАРОДНОЕ МОРСКОЕ И ЧАСТНОЕ ПРАВО

Аннотация. В данной статье рассматривается сложное влияние Brexit на международное морское и частное право. Анализируются изменения в правилах и регулировании морских границ, территориальных вод, а также воздействие на торговые и юридические отношения. Особое внимание уделено новым вызовам и перспективам, возникшим в результате изменения статуса Великобритании. Автор статьи подробно изучает юридические аспекты, связанные с переговорами о торговых соглашениях, а также последствия для международного частного права. Рассматриваются конкретные кейс-стади, демонстрирующие влияние Brexit на практику и теорию международного права.

Ключевые слова. Brexit, международное морское право, международное частное право, морские границы, территориальные воды, торговые соглашения

IMPACT OF BREXIT ON INTERNATIONAL MARITIME AND PRIVATE LAW

Abstract. This article explores the complex impact of Brexit on international maritime and private law. It delves into the alterations in the regulations governing maritime borders, territorial waters, and the implications for trade and legal relations. Special attention is paid to the new challenges and prospects arising from the UK's changed status. The author thoroughly examines the legal aspects related to trade agreement negotiations and the consequences for international private law. Specific case studies are presented to demonstrate Brexit's effect on the practice and theory of international law.

Keywords: Brexit, international maritime law, international private law, maritime borders, territorial waters, trade agreements, legal changes

Выход Великобритании из Европейского Союза или BREXIT, имеет важные последствия для сферы международного морского и частного права. Прежде всего, данное событие влечет за собой пересмотр морских границ между Соединенным Королевством и государствами-членами ЕС. Ранее они регулировались общей политикой блока. Теперь же возникает необходимость юридического закрепления новых демаркационных линий, в том числе в отношении исключительных экономических зон. Этот процесс потенциально чреват территориальными спорами и сложными переговорами об определении границ для ведения морской хозяйственной деятельности, в первую очередь рыболовства и добычи полезных ископаемых.

Кроме того, BREXIT оказывает свое влияние на морской торговле и международных коммерческих соглашениях с участием британских контрагентов. После завершения переходного периода Великобритания фактически становится третьей страной в отношениях с ЕС [3]. Это приводит к необходимости введения таможенного оформления грузов, следующих морским путем из Соединенного Королевства в европейские порты, и обратно. Такие новые административные процедуры способны существенно замедлить и удорожить морскую

торговлю. Кроме того, возникают сложности с определением применимого права и юрисдикции для разрешения потенциальных споров по международным коммерческим контрактам с участием британских организаций.

Выход Великобритании из состава ЕС неизбежно приводит к пересмотру сложившихся морских границ и сопутствующих им правовых норм [5]. Если ранее морские пространства вокруг Британских островов регулировались общей политикой и законодательством Евросоюза, то после завершения BREXIT их правовой статус требует определения на двусторонней основе между Лондоном и Брюсселем. В первую очередь, требуют уточнения линии территориальных вод, исключительных экономических зон и континентального шельфа. На данный момент они устанавливались с учетом членства Великобритании в едином экономико-политическом пространстве Евросоюза. Выход из него меняет ситуацию. Отдельного внимания заслуживают акватории Северного и Ирландского морей, имеющие важнейшее транспортно-экономическое значение. Однако определение новых морских рубежей напрямую затрагивает вопросы рыболовства, добычи углеводородов на шельфе, прокладки трубопроводов и подводных кабелей. Это чревато обострением конкуренции за морские биологические ресурсы и возникновением пограничных споров между рыбаками и нефтегазодобывающими компаниями двух сторон [6].

До недавнего времени суда под британским флагом имели полноценный доступ на единый внутренний рынок, а перемещение грузов морским транспортом носило беспрепятственный характер. Однако после официального выхода королевства из состава Евросоюза ситуация радикально меняется. Так, для морских грузов из Соединенного Королевства в порты ЕС и обратно вводится таможенное оформление. Это предполагает не только финансовые издержки в виде пошлин и сборов, но и серьезные временные задержки из-за необходимости проведения досмотра, оформления разрешительной документации, санитарно-ветеринарного контроля.

Особенно остро данная проблематика касается морского charterного бизнеса и фрахтования судов. Если ранее британские компании активно предоставляли суда в аренду для европейских грузовладельцев на взаимовыгодных условиях, то теперь подобная деятельность существенно усложняется. Новые бюрократические барьеры могут значительно увеличить стоимость морской транспортировки грузов в двустороннем сообщении.

Наряду с уже проявившимися последствиями выхода из ЕС, BREXIT порождает серьезную неопределенность в отношении будущего правового регулирования морской торговли и судоходства. Пока сложно прогнозировать, каким образом Великобритания намерена выстраивать нормативно-правовую базу для взаимодействия со странами Евросоюза в указанных сферах. С одной стороны, у Лондона есть возможность принять на себя часть законодательного наследия ЕС или инкорпорировать отдельные правовые институты в собственную правовую систему. Это в определенной мере обеспечило бы сохранение status quo и снятие излишних барьеров. Однако, с другой стороны, Британия может пойти по пути радикального разрыва с общеевропейским правовым полем и формирования принципиально нового законодательства для мореплавания и трансграничной торговли. Подобный подход закономерно повлечет за собой масштабную трансформацию всего комплекса сложившихся норм и правил, регулирующих морскую деятельность с участием британских компаний [8].

Потому, очевидно одно - чем дольше сохраняется правовая неопределенность в данном вопросе, тем выше риски для бесперебойного функционирования морской торговли и всех сопряженных секторов экономики. Это обстоятельство диктует необходимость скорейшей конкретизации планов Британии в области морского права. Что следует однозначно подчеркнуть, так это необходимость пересмотреть широкий пласт законодательства, регламентирующий условия осуществления коммерческой деятельности, в том числе разрешение споров с участием британских контрагентов. В частности, на повестке дня стоит реформа механизмов определения применимого права, подсудности и исполнения судебных решений по трансграничным экономическим конфликтам на территории Евросоюза. Соответственно, данная проблематика может стать предметом отдельных британско-европейских соглашений [4].

Тем не менее, BREXIT ставит Великобританию перед необходимостью пересмотра большого массива торговых соглашений и договоров, заключенных еще в бытность членом ЕС. Речь идет как о многосторонних конвенциях под эгидой ВТО и иных международных организаций, так и о двусторонних пактах с отдельными государствами. Одним из важнейших

направлений деятельности ВТО является сотрудничество с многосторонними финансовыми институтами, в том числе Международным валютным фондом (МВФ) и Всемирным банком (ВБ) для достижения целей в формировании глобальной экономической политики. С выходом из единого экономического пространства Евросоюза, Британия юридически утрачивает право автоматически пользоваться преференциями и льготами, предоставляемыми партнерам по данным соглашениям. Следовательно, возникает потребность либо подавать заявку на присоединение к ним уже в индивидуальном порядке, либо добиваться закрепления особого статуса в рамках изначальных договоренностей.

Одним из последствий выхода Великобритании из ЕС может стать существенное сокращение числа международных коммерческих арбитражей, администрируемых британскими организациями, прежде всего LCIA [9]. В частности, будучи частью европейской судебной системы и пространства свободного движения решений, британские суды и арбитражи пользовались особым авторитетом и признанием у континентальных компаний. Однако после BREXIT ситуация кардинальным образом меняется.

Хотя формально-юридически арбитражное разбирательство остается прерогативой сторон и возможность его проведения в Лондоне никто не отменяет, факт выхода из общеевропейской правовой среды не может не беспокоить потенциальных истцов и ответчиков. Опасения связаны, прежде всего, с исполнением арбитражных решений в государствах ЕС. Несмотря на соответствующие конвенции, риски затягивания и осложнения данного процесса существенно возрастают.

Подобные опасения могут подтолкнуть многих европейских контрагентов к отказу от лондонских арбитражных площадок в пользу институций, оставшихся в правовом поле ЕС. Это грозит оттоком значительного объема дел из Соединенного Королевства и, как следствие, потерей арбитражных сборов. В масштабах всей экономики речь может идти о суммах в миллиарды фунтов стерлингов ежегодно. Другими словами, BREXIT способен нанести серьезный ущерб одному из самых успешных «экспортных продуктов» Лондона.

Таким образом, подводя итог анализу последствий выхода Британии из Евросоюза, можно констатировать весьма значительное влияние BREXIT на морское и коммерческое право. Ощутимые потери ожидают как британскую экономику в целом, так и отдельных ее отраслей. В этих условиях особую актуальность приобретают переговоры Лондона и Брюсселя о будущем двустороннем сотрудничестве. От их успеха во многом зависят дальнейшие перспективы рассмотренных сфер юридической деятельности.

Пристатейный библиографический список

1. Brexit and International Shipping. – Policy department for External Relations Directorate General for External Policies of the Union. – 2018. // [Электронный ресурс]. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/603868/EXPO_STU\(2018\)603868_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/603868/EXPO_STU(2018)603868_EN.pdf) (дата обращения 07.12.2023).
2. Соглашение о торговле и сотрудничестве между Европейским Союзом и Европейским сообществом по атомной энергии, с одной стороны, и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, с другой стороны // [Электронный ресурс]. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/en/TXT/?uri=CELEX%3A22020A1231%2801%29> (дата обращения: 07.12.2023).
3. European Council (Art. 50) guidelines on the framework for the future EU-UK relationship. // 23.03.2018. EUCO XT 20001/18
4. Влияние Brexit на международные соглашения Великобритании - IQ DECISION. [Электронный ресурс]. URL: <https://iqdecision.com/velikobritaniya-vliyaniebrexit-na-mezhdunarodnye-soglasheniya/> (дата обращения: 07.12.2023).
5. Bakker A., Drent M., Zandee D. European defence: how to engage the UK after Brexit? *Clingender report*, 07.2017. Available at: <https://www.clingendael.org/publication/european-defence-how-engage-uk-afterbrexit> (accessed 03.12.2023).
7. Чернышова Ирина Сергеевна Брекзит с юридической точки зрения //
8. Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2017. №4 (65). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/brekzit-s-yuridicheskoy-tochki-zreniya> (дата обращения: 02.12.2023).
9. Кашкин С. Ю., Калинин П. А. Правовое регулирование торгового мореплавания. Рецензия на учебник «Морское право и международный морской бизнес» //Управленческое консультирование. – 2021. – №. 2 (146). – С. 154-159.
10. Хесин Е. С. Влияние Брекзита на уровень и качество жизни в Великобритании //Уровень жизни населения регионов России. – 2020. – Т. 16. – №. 2. – С. 51-60.
11. Погорельская А. М. Нормативная сила ЕС в контексте европейской политики развития //Вестник Санкт-Петербургского университета. Международные отношения. – 2021. – Т. 14. – №. 4. – С. 456-474.

Для цитирования: Кузьмин Н.А. Международное и национальное право: проблемы взаимовлияния в контексте современных глобальных вызовов / Науч.рук. Э.Т. Раянова, к.пед.н., доцент кафедры Теории и истории государства и права, ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 12-15.

Кузьмин Н.А.

Kuzmin N.A.

*Студент 3 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Теории и истории государства и права*

Научный руководитель:

Раянова Э.Т.

Rayanova E.T.

*доцент кафедры Теории и истории государства и права,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова*

МЕЖДУНАРОДНОЕ И НАЦИОНАЛЬНОЕ ПРАВО: ПРОБЛЕМЫ ВЗАИМОВЛИЯНИЯ В КОНТЕКСТЕ СОВРЕМЕННЫХ ГЛОБАЛЬНЫХ ВЫЗОВОВ.

***Аннотация.** Статья посвящена исследованию влияния, которое международное право и внутригосударственное оказывают друг на друга и проблем, которые возникают в результате данного взаимного влияния. Приводятся примеры наглядно демонстрирующие противоречия, возникшие между международным и государственным правом за последние 30 лет, ведь именно в этот период данная проблема стоит особенно остро. Роль и значение источников международного права в национальной правовой системе является предметом настоящей статьи. В результате демонстрации данных примеров и сравнения международных и национальных правовых систем можно увидеть повреждение того, что на мировой политической арене единственным эффективным средством является право сильного, даже если оно противоречит национальному законодательству.*

***Ключевые слова:** Международное право, право государства, Организация Объединенных наций (ООН), Европейский союз (ЕС), Организация Североатлантического договора (НАТО), Специальная Военная операция (СВО), Российская Федерация, Международное право, Международные договоры, Конституция Республики Сербия 2006 года.*

INTERNATIONAL AND NATIONAL LAW: PROBLEMS OF MUTUAL INFLUENCE IN THE CONTEXT OF MODERN GLOBAL CHALLENGES.

***Abstract.** This article is devoted to the study of the influence that international and domestic law have on each other and the problems that arise as a result of this mutual influence. It also provides examples that clearly demonstrate the contradictions that have arisen between international and state law over the past 30 years, because it is during this period that this problem is especially acute. The role and significance of the sources of international law in the national legal system is the subject of this article. As a result of demonstrating these examples and comparing international and national legal systems, one can see the damage to the fact that in the world political arena the only effective remedy is the rule of the strong, even if it contradicts national legislation.*

***Keywords:** International law, law of state, United Nations (UN), European Union (EU), North Atlantic Treaty Organization (NATO), Special Military Operation (SVO), Russian Federation, International law, International treaties, Constitution of the Republic of Serbia 2006 .*

В эпоху глобализации международное право начало расширять свои границы, вмешиваясь в сферы, которые традиционно считались исключительной компетенцией национальных государств. Ныне наблюдается тенденция, при которой международные нормы и стандарты стремятся доминировать над национальным законодательством, зачастую навязывая условия, не всегда выгодные для отдельных стран. Это осложняет для государств возможность ведения автономной политики как на внешнем, так и на внутреннем фронте. Актуальность вопросов взаимодействия национального и международного права, а также их связи с политическими процессами особенно ощущается на фоне современных глобальных кризисов, включая конфликтные ситуации типа украинского кризиса.

Международное право эволюционирует через взаимодействие внешнеполитических курсов государств, формируя мозаику глобальных отношений, подчиненных международно-правовым нормам.[1] Диалог и компромиссы между странами становятся ключевыми инструментами предотвращения конфликтов на международной арене. Международное право, таким образом, выступает как система регулирования межгосударственных отношений, основанная на нормативных актах, отражающих взаимные обязательства и ожидания стран.

Однако, анализ исторических событий выявляет эпизоды, когда действия некоторых национальных государств шли вразрез с установленными международными стандартами, а

также моменты, когда мировое сообщество не учитывало специфические потребности и интересы отдельных стран. В частности, за последние десятилетия наблюдается тенденция со стороны Соединенных Штатов Америки к инструментализации международного права для достижения собственных политических целей, при этом зачастую игнорируя права и интересы других государственных акторов. Это особенно заметно на примере военных интервенций, таких как операция в Ираке под эгидой борьбы против терроризма, которая подчеркивает преобладание концепции "права сильнейшего" [5]. В таких условиях крупные державы применяют международные нормы с целью продвижения исключительно собственных интересов, тем самым подрывая основополагающие принципы универсальности и справедливости международного права.

В современном мире тема территориальных изменений государств приобретает особую актуальность, прежде всего из-за взаимосвязи с международно-правовыми аспектами. Примечательным в этом контексте является случай с отделением Косово от Сербии, которое привело к формированию так называемого "Косовского прецедента". [11] Этот случай стал значимым для международного права и отношений между государствами, включая само Косово и Сербию. Процесс объявления независимости Косовом 17 февраля 2008 года вызывал вопросы легитимности, особенно в свете Конституции Сербии и Резолюции ООН № 1244. [9] Ситуацию прояснило консультативное мнение, вынесенное 22 июля 2010 года, которое признало декларацию независимости Косова легитимной. Тем не менее, судебное решение оставило открытыми вопросы о границах права на самоопределение. Опираясь на вердикт международного суда и фактическое признание независимости Косова другими странами, можно утверждать, что Республика Косово обрела статус независимого государства от Сербии.

Данный политический процесс породил так называемый «Косовский прецедент». Что в свою очередь сильнее обострило противоречия между правом нации на самоопределение и принципа нерушимости границ. Рассмотрим почему же отделение Косово от Сербии с точки зрения Сербской конституции было не законным.

Согласно статье 194 Конституции Сербии, сама конституция занимает вершину иерархии правовых актов в Республике, имея приоритет над всеми другими законами и международными соглашениями. Статья 145 уточняет, что все судебные решения должны базироваться на конституционных положениях, законодательстве, ратифицированных международных договорах и нормативных актах, принятых в соответствии с законом. [6] Это подразумевает, что любой международный договор должен быть в гармонии с конституцией, иначе его легитимность подвергается сомнению. В контексте объявления Косово о своей независимости Ассамблея Косово пошла за рамки полномочий, определенных Резолюцией 1244 ООН [9] и конституционными ограничениями, поскольку изменения, связанные с статусом Косово, согласно резолюции, могли быть реализованы только с одобрения Совета Безопасности ООН.

Этот случай иллюстрирует взаимосвязь и влияние между международным правом и национальными юридическими системами. Пример Косова, объявившего о своей независимости, не только внес свой вклад в практику международного права, создавая новый прецедент, но и показал, как международное право может иногда игнорировать принципы суверенитета государств ради политических целей, тем самым усугубляя дискуссии и расхождения в международном сообществе. Этот прецедент стал очередным подтверждением того, что в международных отношениях преобладают интересы государств с большей властью и влиянием.

Пример взаимодействия международного права и национальных законодательств наглядно демонстрируется на ситуации с вхождением Крыма в состав Российской Федерации, сопровождающейся рядом политических и юридических аспектов. В результате референдума население Крыма выразило желание прекратить пребывание в составе Украины, стремясь к объединению с Россией. Понятие "аннексированная территория" обозначает регион, контролируемый военными силами другой державы, что сопровождается не только военным, но и административным влиянием. Важно углубиться в детали данной ситуации, особо акцентируя внимание на интерпретации как международными, так и национальными правовыми системами. С точки зрения украинской конституции, проведение референдума и последующее включение Крыма в Россию признается нелегитимным, так как изменение территориальных границ государства предполагает проведение общенационального референдума, согласно статье 73 украинской конституции. [13]

Однако события в Крыму получили разнообразные оценки, так как были инициированы самим населением полуострова, что воспринимается как проявление права на самоопределение. 11 марта 2014 года Верховная Рада Крыма [3] и Севастопольский горсовет приняли декларацию о независимости, аргументируя ее легитимность ссылкой на международное право и предыдущие прецеденты, в частности на пример с Косово.[14] Владимир Путин подчеркнул, что референдум в Крыму соответствует Уставу ООН и принципам, заложенным в "косовском прецеденте", который был признан западными странами без согласия центральных властей на отделение территории. [4]

Западные аналитики и юристы, такие как Джон Беллинджер, указывают на уникальность ситуации с Косово, связанную с распадом Югославии и систематическими нарушениями прав человека, что не имеет прямых аналогий с крымским сценарием.[7] Тем не менее, детальный анализ позволяет обнаружить параллели между обоими случаями, особенно в контексте автономии и прав на самоопределение. Как Косово в свое время имело широкие автономные права в составе Югославии, так и Крым обладал значительной степенью самостоятельности в рамках Украины, что позднее было ограничено центральным правительством, что, в свою очередь, стало одним из факторов, повлиявших на дальнейшие события.

Принятие декларации о независимости Косовом 17 февраля 2008 года и последующее решение международного суда от 22 июля 2010 года, подтверждающее ее соответствие международному праву, заложили основание для формирования нового юридического прецедента. Этот прецедент предоставляет основания считать аналогичные декларации о независимости легитимными. Аналогично, декларация о независимости, принятая Автономной Республикой Крым и городом Севастополем, также базировалась на воле, выраженной народом через референдум. В обоих случаях действия противоречили соответствующим национальным конституциям, но исходя из логики международного суда, такие нарушения национального законодательства не лишают декларации о независимости легитимности на международном уровне.

Несмотря на указание международного суда о неприемлемости использования данного решения в качестве общего прецедента, параллели между случаями Косова и Крыма очевидны и подчеркивают сложность и многогранность международно-правовой практики, особенно когда дело касается самоопределения и территориальной целостности государств.

Эти случаи ярко иллюстрируют дилемму, возникающую на стыке национальных конституций и международного права, выявляя противоречия между ними. С одной стороны, мы видим непризнание международным сообществом решения о независимости Крыма и его последующего присоединения к России, а с другой — признание легитимности декларации независимости Косова. Эти события несмотря на свои внешние различия, демонстрируют множество сходств в своей сути.

Также они подчеркивают тезис о том, что на международной арене доминирует не всегда закон, а чаще — сила. Несмотря на международные санкции, Крым остается частью России, что отчасти обусловлено значительным экономическим, политическим и военным потенциалом России, а также ее влиянием в мире. В отличие от Сербии, которая, столкнувшись с аналогичной ситуацией в Косово, не смогла предотвратить отделение из-за относительно ограниченных ресурсов и международного влияния.

Эти примеры поднимают вопросы о принципе самоопределения наций и его столкновении с принципом территориальной целостности государств, что ведет к пересмотру границ и созданию новых государственных образований, порождая новые международные конфликты и споры.

Пристатейный библиографический список.

1. Жмилевский В. Д. Специфические территории. Международная классификация / В.Д. Жмилевский. — Казань: Изд-во «Бук», 2017. — 64 с. URL: https://vk.com/doc29205821_483049750?hash=VnuAbBJW5NZYa7Qi14pMqrm2HMmSSkcbv7TtCpBqZPo&dl=aFD5qB6ZV3BxKsuNgNC0UnmOc3my2jxiX7P6vrrlvjo (дата обращения: 17.02.24)
2. Конституция Социалистической Федеративной Республики Югославии 1974 г.// Конституции социалистических государств. В 2т. Т. 2. Москва, 1987 (дата обращения: 18.02.23)
3. Конституция Республики Крым от 06.05.1992 URL: <https://rk.gov.ru/ru/structure/39> (дата обращения: 18.02.23)
4. Статья ТАСС «Путин апеллирует к решениям ООН и США по косовскому прецеденту» [Электронный ресурс]: информационное агентство ТАСС 18.03.2014 – Режим доступа: <https://tass.ru/politika/1056053> (дата обращения: 09.02.24)

5. Уткин А. И. Доктрина Буша: концепция, разделившая Америку// [Электронный ресурс]: научный журнал Россия в глобальной политике. 2005. № 4. С. 89-103. URL: <https://globalaffairs.ru/articles/doktrina-busha-konceptsiya-razdelivshaya-ameriku/> (дата обращения:10.02.24)
6. Конституция Сербии от 30 сентября 2006 года URL: <https://worldconstitutions.ru/?p=369> (дата обращения: 18.02.24)
7. Jonathan Masters "Why the Crimean Referendum Is Illegitimate" [Электронный ресурс]: информационный портал Council on Foreign Relations 16.03.2014 URL: <https://www.cfr.org/interview/why-crimean-referendum-illegitimate> (дата обращения: 09.02.23)
8. "Международный пакт о гражданских и политических правах" (Принят 16.12.1966 Резолюцией 2200 (XXI) на 1496-ом пленарном заседании Генеральной Ассамблеи ООН) URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5531/ (дата обращения:18.02.24)
9. Резолюция Совета Безопасности ООН №1244, принята 10 ноября 1999 URL: <https://www.un.org/securitycouncil/ru/content/resolutions-adopted-security-council-1999> (дата обращения:19.02.24)
10. Консультативное заключение Международного суда ООН по делу «Соответствие одностороннего провозглашения независимости Косов нормам международного права» от 22.07.2010 – документ ООН A/64/881 URL: <http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/64/881> (дата обращения:17.02.24)
11. Декларация независимости Косово от 17.02.2008 URL: <http://www.assemblykosova.org/?cid=2,128,1635> (дата обращения:08.02.24)
12. Федеральный конституционный закон от 21.03.2014 N 6-ФКЗ (ред. от 14.07.2022) "О принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов - Республики Крым и города федерального значения Севастополя" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2023) URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_160618/ (дата обращения:07.02.24)
13. Конституция Украины от 28 июня 1996 г. // Відомості Верховної Ради України. -1996.- №30.- ст. 141. URL: <https://wipolex-res.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/uk/ua/ua013uk.pdf> (дата обращения: 08.02.24)
14. Декларация о независимости Автономной Республики Крым и города Севастополя от 11.03.2014 URL: <https://base.garant.ru/70610200/> (дата обращения: 09.02.24)

Для цитирования: Нечаева Д.С. Международно-правовое регулирование борьбы с пиратством и вооруженным разбоем на море / Науч.рук. А.С. Скаридов, д.ю.н., профессор, кафедра Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 15-18.

Нечаева Д.С.

Nechaeva D.S.

магистрант 2 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства» ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова

Научный руководитель:

Скаридов А.С.

Skaridov A.S.

*д.ю.н., профессор,
заведующий кафедрой Международного и морского права,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова*

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ БОРЬБЫ С ПИРАТСТВОМ И ВООРУЖЕННЫМ РАЗБОЕМ НА МОРЕ

***Аннотация.** Значение морского судоходства трудно переоценить, издавна перевозки морем имели огромное значение для развития государства, а также непрерывно связаны с развитием мировой экономики и торговых отношений между различными государствами и народами. Человек в своей цивилизации использовал различные методы доставки груза, однако, стоит отметить, что морские перевозки не теряют своей значимости и на сегодняшний день. Историю морского судоходства сложно представить без пиратства, которое могло менять методы и формы, но никогда не исчезало полностью. В данной статье я хочу рассмотреть значение пиратства, его опасность, а также методы борьбы с ним на международном уровне.*

***Ключевые слова:** Морские перевозки; судоходство; доставка груза морем; пиратство; вооруженный разбой на море; международная борьба с пиратством.*

INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF THE FIGHT AGAINST PIRACY AND ARMED ROBBERY AT SEA

***Abstract.** The importance of maritime shipping is difficult to overestimate; shipping by sea has long been of great importance for the development of the state, and is also continuously connected with the development of the world economy and trade relations between various states and peoples. Man in his civilization used various methods of delivering cargo, however, it is worth noting that sea transportation does not lose its importance today. It is difficult to imagine the history of maritime*

shipping without piracy, which could change methods and forms, but never completely disappeared. In this article I want to look at the meaning of piracy, its dangers, as well as methods to combat it at the international level.

Keywords: *Shipping; shipping; cargo delivery by sea; piracy; armed robbery at sea; international fight against piracy.*

Значение морского судоходства трудно переоценить, издавна перевозки морем имели огромное значение для развития государства, а также непрерывно связаны с развитием мировой экономики и торговых отношений между различными государствами и народами. Человек в своей цивилизации использовал различные методы доставки груза, однако, стоит отметить, что морские перевозки не теряют своей значимости и на сегодняшний день, более 80% грузов перевозят именно морем. На судах доставляются почти все виды товаров, от крупных партий ценного сырья для энергетики и металлургии до продуктов бытового потребления, используемого населением ежедневно.

Историю морского судоходства, тернистую и долгую, сложно представить без пиратства, которое могло менять методы и формы, но никогда не исчезало полностью. Ученое сообщество, в лице как зарубежных авторов, так и отечественных, проделало огромную работу по изучению данной проблемы. Хочу отметить труды Галиева Р.С., который в своей работе определяет универсальные нормы противодействия пиратам.¹ Не могу не отметить и исследования Маймистовой И.В., о проблемах защиты от пиратства² и Зайцевой Т.А., посвященной проблемам уголовного преследования последних³.

Первые пираты появились еще несколько тысяч лет назад, промышляя свою деятельность не только в отношении груза, но даже и людей. К примеру, в «Одиссее» имеется упоминание о финикийских пиратах, разбойники похищали людей с острова Сирос и продавали их в рабство, стоит отметить, что к пиратам попадали не только торговцы, но и военные моряки и даже знатные особы.

Столь обширное общество разбойников набирало обороты и доставляло массу проблем военным и гражданским судам. Пиратами, в большинстве своем, становились мужчины, однако в истории есть упоминания и о представительницах прекрасного пола, которые были вынуждены маскироваться под мужчин. Неизвестно что именно так привлекало людей промышлять незаконной деятельностью – по одним данным это, так называемая, жажда наживы, по другим – «простота пиратской жизни», ведь разбойникам не нужно было соблюдать законы. Но факт остается фактом – пиратство, со времен древности и по сегодняшний день, остается одной из наиболее значимых проблем международного морского права.

Как уже упоминалось ранее, перевозки груза морем на сегодняшний день занимают порядка 80% всего грузооборота в мире, что подтверждает статистика ООН, также отмечу, что на данный момент судоходство имеет глобальный характер, а это означает, что и нападения пиратов являются проблемой уже не нескольких стран, как это было пару десятков лет назад, а всего мира в целом.

Социальная и экономическая обстановка в целом ряде стран продолжает оставаться на невысоком уровне, что в свою очередь, неблагоприятно влияет на уровень жизни населения, а в дальнейшем является почвой для образования и развития различных радикальных и экстремистских движений, не исключая и морское пиратство. Вспоминая недавние события, связанные с пандемией COVID-19, рост пиратства в мире увеличился на 24%. Пандемия закрыла многие предприятия, а вместе с тем и возможность трудоустройства на них, в результате чего население, лишившееся привычного заработка, в очередной раз, столкнулось с трудностями. Важно понимать, что сегодня пиратство все чаще сопрягается с незаконным оборотом оружия, наркотиков, миграцией и даже терроризмом. В этой связи, огромную опасность представляет захват судов с опасными грузами - ядерными материалами, химикатами или взрывчатыми вещества, передача которых от морских пиратов террористам грозит реальной угрозой целостности мира.

¹ Галиев Р.С. Международно-правовое сотрудничество государств в борьбе с морским пиратством (диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.10 / Москва, 2013).

² Маймистова И.В. Международно-правовые проблемы защиты от пиратства на море (диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.10 / Санкт-Петербург, 2012).

³ Зайцева Т.А. Международно-правовые проблемы уголовного преследования морских пиратов (диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.10 / Москва, 2018).

Не могу также не отметить и возможность экологических катастроф, так как захват судна морскими разбойниками повышает риск аварий, особенно если участником такой аварии станет судно с опасным грузом на борту.

Можно было бы решить, что в современном мире пиратство ничтожно мало, ведь современные судна оснащены качественным оборудованием, а сами моряки проходят должную подготовку, но нужно понимать, что и пираты не лишены тех же технологий, которые позволяют преступникам получать информацию из внешнего мира – данные о судне, его местоположении, перевозимом грузе, в этой связи можно увидеть и такую проблему как недостаточная кибербезопасность на борту.

В настоящее время, пиратские нападения происходят во многих узловых точках мирового судоходства, отмечают два значимых для пиратов района - Малаккский пролив между Тихим и Индийским океанами, и Гвинейский залив на западе Африки, воды которого омывают берега таких стран, как Гана, Того, Бенин, Нигерия и Камерун. Нельзя оставить без внимания и западную часть индийского океана, омывающую берега печально известного государства - Сомали.

В 2020 году Международное морское бюро (International Maritime Bureau – ИМБ) зафиксировало 194 инцидента с пиратами; в 2021 году – 132; в 2022 было зафиксировано 115 сообщений. (Однако источники ИМБ полагают, что о нападении на судно пиратов сообщается не всегда или сообщается с задержкой). По данным на 2023 год с января по сентябрь известно, по крайней мере, о 99 случаях нападений пиратов на судна.¹

В целях безопасности и предотвращения разбойных нападений судовладельцы все чаще выстраивают маршрутные пути своих судов в обход опасных районов, тем самым делая маршрут дольше, нужно понимать, что это приводит к увеличению эксплуатационных расходов, а значит и общей стоимости перевозок морем и все-же если сравнивать с убытками в результате нападения на судно, после которого потери компании можно исчислять миллионами, данная схема целесообразна.

Последние годы борьба с пиратством все же имеет положительный успех, в данной статье хочу рассмотреть основные методы направления международно-правового регулирования борьбы с пиратством и вооруженным разбоем на море.

Безопасная навигация: Система навигации Marine Digital FOS способна не только предупредить об опасности, но и проложить иные маршруты для судна в обход таких опасных районов. Существуют и другие подобные системы навигации, позволяющие морякам обмениваться данными о пиратах или иных опасностях и строить маршруты в обход них.

Встроенные радары: Встроенный радар, пусть и недешевый, но достаточно полезный, вариант для предотвращения нападения морских пиратов. Капитан корабля с таким радаром способен куда быстрее получить предупреждение о предполагаемом нападении и предпринять необходимые действия, такие как вызов береговой охраны, смена курса или увеличение скорости судна.

Военное сопровождение кораблей: Идея отправлять грузовое или пассажирское судно вместе с судном для защиты (на котором могли бы находиться военно-морские силы), конечно, может быть реализованное не всегда, ведь это также несет за собой определенные финансовые тяжбы и все-же такое судно могло бы выступать неким щитом или охранником в случае пиратского нападения, в то время как грузовой или пассажирский корабль продолжит свой первоначальный путь.

Операции по задержанию пиратов: Проведение операции по выявлению группы пиратов - один из лучших способов сдерживания пиратства. Корабли “пустышки” могут быть отслежены с помощью GPS-чипов, встроенных в товар. Так в центре внимания окажутся и клиенты пиратов, а не только местонахождение части преступной группировки. Таким методом может быть разоблачена вся пиратская сеть.

Качественная подготовка экипажа: Для того, чтобы судно было действительно безопасно, экипаж должен проходить качественную подготовку и постоянно закреплять полученные навыки. На данный момент по рекомендации ИМО при высадке пиратов на судно, экипаж не должен оказывать сопротивления во избежание жертв со стороны самого экипажа (а также возможных пассажиров), экипажу корабля остается лишь ждать помощи со стороны военных.

¹ Официальный сайт International Maritime Organization, IMO <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Default.aspx>;

Соблюдение рекомендаций ИМО: ИМО приняла соответствующие рекомендации, направленные на решение проблем морской безопасности, а также пиратства и вооруженного грабежа судов, а именно - Руководство для правительств, судовладельцев и операторов судов, капитанов судов и экипажей по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного грабежа против судов; расследование правонарушений и использования вооруженного персонала на борту судов. Передовые методы управления (ВМР), разработанные судоходной отраслью, описывают соответствующие процедуры, которые следует использовать при реагировании на действия или попытки актов пиратства и вооруженного ограбления против судов в определенных регионах.¹

Нужно понимать, что судоходство не застраховано от нападения пиратов и все же четкое соблюдение рекомендаций и правил безопасности на борту, а также слаженная работа всего экипажа способны минимизировать риски.

Как уже говорилось ранее, современные пираты представляют собой огромную угрозу как для безопасного мореплавания, так и для международной торговли. Международная морская организация является одним из главных международных органов, занимающаяся борьбой с пиратством и вооруженным нападением на море, ММО разрабатывает, а также регулирует стандарты безопасности морского сообщения. В своем сотрудничестве государства-члены ММО проводят патрулирование международных вод, делятся информацией об активностях морских преступников, а также образуют совместные операции по задержанию пиратов. Еще одной важной организацией, занимающейся сотрудничеством по борьбе с пиратством, является Интерпол. Интерпол работает над обнаружением, розыском и арестом международных преступников, включая пиратов.²

Следует отметить также региональные организации и соглашения, направленные на борьбу с пиратством в наиболее опасных морских регионах. Например, Европейская комиссия разработала «Общий подход Европейского союза к борьбе с пиратством» и создала операцию «Атланта» в Африканском регионе Горнего Киву, которая занимается сопровождением конвоев и предотвращением пиратских нападений.³

Повторю вышесказанное – даже в современном мире, с использованием новейших судов и технологий морские суда не застрахованы от нападения морских преступников, однако придерживаясь исключительных мер по безопасности на борту, риски нападения пиратов сведены к минимуму. Отдельного внимания заслуживает именно международное сотрудничество благодаря которому удалось достичь снижения пиратских нападений в определенных морских регионах. Однако необходимо держать планку на высоком уровне, постоянно обновлять методы противодействия с пиратством, а потому вопрос борьбы с морской преступностью остается важным для международного сообщества и по сей день.

Пристатейный библиографический список.

1. Галиев Р.С. Международно-правовое сотрудничество государств в борьбе с морским пиратством (диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.10 / Москва, 2013).
2. Маймистова И.В. Международно-правовые проблемы защиты от пиратства на море (диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.10 / Санкт-Петербург, 2012).
3. Зайцева Т.А. Международно-правовые проблемы уголовного преследования морских пиратов (диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.10 / Москва, 2018).
4. Официальный сайт International Maritime Organization, IMO <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Default.aspx>;

¹ Официальный сайт International Maritime Organization, IMO <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Default.aspx>;

² Интернет-журнал https://investim.guru/news/suschestvuyut-li-piraty-v-2023-godu-uznayte-o-sovremennyh-piratah-i-ih-deyatelnosti?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F.

³ Интернет-журнал https://investim.guru/news/suschestvuyut-li-piraty-v-2023-godu-uznayte-o-sovremennyh-piratah-i-ih-deyatelnosti?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F.

Для цитирования: Родионова А.А. Международное частное право и защита прав потребителей в международной торговле / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 19-22.

Родионова А.А.

Rodionova A.A.

*Студентка 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Научный руководитель:

Цветкова Ю.С.

Tsvetkova Yu.S.

*старший преподаватель кафедры Международного и морского права,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова*

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ПРАВО И ЗАЩИТА ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

Аннотация. Статья посвящена актуальной проблеме защиты прав потребителей в условиях развития международной торговли. Рассматриваются существующие механизмы правовой защиты при трансграничных сделках, а также обозначаются пробелы регулирования данной сферы на международном уровне. Особое внимание уделяется коллизионным нормам в области защиты прав потребителей. В результате анализа предлагаются пути совершенствования международно-правового регулирования для эффективной защиты прав потребителей.

Ключевые слова: международное частное право, права потребителей, международная торговля, коллизионные нормы.

PRIVATE INTERNATIONAL LAW AND CONSUMER PROTECTION IN INTERNATIONAL TRADE

Abstract. The article addresses the pressing issue of consumer rights protection in the context of growing international trade. It examines existing legal protection mechanisms for cross-border transactions, as well as outlines gaps in regulating this area globally. Particular focus is placed on private international law rules concerning consumer rights. The analysis ultimately proposes ways to improve international legal frameworks in order to ensure effective consumer rights protection.

Keywords: private international law, consumer rights, international trade, conflict of law rules.

Развитие международной торговли и трансграничного движения товаров, услуг и капитала является одной из основных тенденций глобализирующегося мира. Вместе с тем, данные процессы порождают проблемы в сфере защиты прав потребителей, которые совершают всё большее количество трансграничных сделок.

Несмотря на наличие международных договоров, устанавливающих общие принципы в области защиты прав потребителей, этого явно недостаточно. Как справедливо отмечает ряд исследователей, существующие нормы носят преимущественно декларативный характер и не обеспечены эффективными механизмами реализации. В частности, остро стоят вопросы определения применимого права и подсудности при возникновении споров из трансграничных потребительских сделок. Различия в национальных законодательствах и коллизионных нормах создают серьезные сложности в обеспечении правовой защиты обманутых потребителей. К тому же, большинство потребителей даже не осведомлены о собственных правах и имеющихся механизмах их защиты. А значит, на практике эти механизмы зачастую так и остаются невостребованными.

Учитывая вышесказанное, тема правового регулирования защиты прав потребителей в условиях глобализации и развития международной торговли представляется особенно актуальной в настоящее время. Ее исследование позволит выявить существующие пробелы в законодательстве и наметить пути совершенствования механизмов обеспечения прав потребителей на наднациональном уровне.

Изначально определим, что под потребителями понимаются различные физические лица, которые приобретают, заказывают, используют или намереваются использовать товары или услуги в основном для личных, семейных, бытовых или других целей, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. Это определение отражает

международно-принятый подход к понятию потребителя, акцентируя внимание на несвязности его действий с коммерческой деятельностью.

Существуют различные примеры трансграничных сделок с участием потребителей, рассмотрение которых позволяет определить степень необходимости адаптации правовых рамок для их защиты в условиях глобализованного мира. Рассмотрим некоторые из них:

1. Покупку товаров за границей через интернет-магазины, когда потребитель, находясь в одной стране, заказывает товар из другой страны. Например, российский потребитель приобретает одежду или электронику из европейского интернет-магазина.

2. Бронирование и оплата услуг за границей через интернет, таких как бронирование отелей, авиабилетов или аренда автомобилей. Это часто включает в себя ситуации, когда услуги предоставляются в другой стране, отличной от страны проживания потребителя.

3. Участие в международных онлайн-аукционах и платформах, где потребители могут покупать или продавать товары в международном масштабе. Такие платформы обычно подчиняются правилам и регуляциям страны, в которой они зарегистрированы, что создает дополнительные сложности в защите прав потребителей.

Регулирование защиты прав потребителей в сфере международной торговли осуществляется как на универсальном, так и на региональном уровнях. Основополагающими являются Руководящие принципы ООН для защиты интересов потребителей 1985 года [1]. Данный документ закрепляет основные права потребителей, включая право на удовлетворение базовых потребностей, право на безопасность, право на информацию, право на выбор, право быть услышанным. Вместе с тем, Руководящие принципы ООН носят рекомендательный характер и не решают ключевой проблемы коллизионного регулирования.

Отдельным особняком здесь стоит упомянуть заключенную в Вене в 1980 г. Конвенцию Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров, которая носит международный (трансграничный) характер в случае, когда коммерческие предприятия сторон находятся на территории разных государств и стороны могли судить об этом. Ее ключевая задача - унификацию правил международной торговли, которая позволяет регулировать основополагающие процессы даже в современных геополитических условиях [2]. Вместе с тем, наиболее прогрессивные нормы в сфере защиты прав потребителей международной торговли содержатся в праве Европейского союза. Важнейшими являются Директива о правах потребителей 2011 г. [3], Регламент «Рим I» о праве, применимом к договорным обязательствам [4]. Данные акты устанавливают единые коллизионные нормы, гарантирующие применение императивных норм права страны потребителя. Кроме того, Регламенты закрепляют право потребителя предъявлять иски по месту своего жительства, а также упрощают механизмы принудительного исполнения решений на территории ЕС.

Тем не менее, унификация норм защиты в рамках ЕС не решает глобальной проблемы регулирования трансграничных отношений с участием потребителей из третьих стран [6]. В этой связи актуальным видится вопрос о выработке универсальных коллизионных и процессуальных норм, которые могли бы обеспечить эффективную судебную защиту прав потребителей вне зависимости от места их проживания.

Несмотря на наличие международных договоров, устанавливающих основные принципы защиты прав потребителей, на практике граждане сталкиваются со значительными сложностями при попытках отстаивания своих прав, нарушенных транснациональными компаниями. Одна из ключевых проблем заключается в неопределенности применимого права к договору при возникновении спора. Как правило, в международных контрактах содержится оговорка о выборе права страны продавца, что лишает потребителя преимуществ собственного национального законодательства. Попытка оспорить подобное условие обходится дорого и не всегда успешна.

Еще один распространенный вариант - навязывание условия о рассмотрении спора в судах государства ответчика. Это также служит серьезным препятствием для защиты прав потребителей, учитывая необходимость оплаты услуг зарубежных юристов. При этом далеко не каждый потребитель может себе это позволить. Соответственно, несмотря на предпринимаемые усилия, существующая система регулирования не обеспечивает эффективной защиты прав потребителей трансграничной торговли [9].

На международном уровне принят целый ряд документов, устанавливающих стандарты в сфере защиты прав потребителей, большинство из которых, как упоминалось, носят

рекомендательный характер и не предполагают каких-либо механизмов принудительной имплементации. Исключение составляют нормы права Европейского союза, в частности Директива о правах потребителей 2011 года [3]. Страны ЕС обязаны привести своё законодательство в соответствие с положениями Директивы. Это позволяет говорить о формировании унифицированных европейских стандартов в сфере защиты прав потребителей. Вместе с тем, далеко не все государства демонстрируют должный уровень имплементации международных стандартов на практике. В частности, существуют значительные пробелы в законодательстве развивающихся стран. Кроме того, нередки случаи формального введения тех или иных норм без реального обеспечения механизмов их соблюдения и применения.

Не менее важную роль в контексте определения применимого права к международным гражданско-правовым отношениям играют нормы гражданского законодательства РФ. Так, Пленум Верховного Суда РФ предоставляет разъяснения по применению норм международного частного права, что важно для практического применения данных положений в российских судах. В частности, в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 09.07.2019 N 24 "О применении норм международного частного права судами Российской Федерации" подчеркивается, что коллизионные нормы международного частного права могут содержаться как в международных договорах, так и в нормах внутригосударственного права России [5]. Примером применения данных норм является ситуация, когда иностранный элемент в правоотношениях может рассматриваться как совершение за рубежом действия или наступление события, влекущего возникновение, изменение или прекращение гражданско-правового отношения. В таких случаях, если международный договор не регулирует конкретные вопросы, применимое право определяется с помощью коллизионных норм международного частного права.

Таким образом, становится очевидным, что невзирая на предпринимаемые в последние годы попытки выработки международных стандартов защиты прав потребителей, действующие нормативные акты неспособны обеспечить эффективную защиту при трансграничных коммерческих сделках. Актуальными остаются вопросы определения применимого права и юрисдикции при возникновении соответствующих споров.

Определенный прогресс в регулировании рассматриваемой сферы наблюдается лишь в рамках Европейского Союза, где выработаны унифицированные подходы по ряду аспектов защиты прав потребителей трансграничной торговли. Вместе с тем ограничение действия таких норм территорией Евросоюза не решает обозначенные проблемы в глобальном масштабе.

Исследуя вопрос гармонизации коллизионных норм в международном частном праве, стоит акцентировать внимание на важности унификации этих норм на универсальном уровне. Коллизионные нормы, являясь частью международного частного права, определяют, какое право применяется в случаях, осложненных наличием иностранного элемента. Это могут быть нормы национального законодательства, такие как положения Гражданского кодекса РФ, или международные договоры, к которым присоединяется Россия.

Гармонизация этих норм позволяет создать единый подход к решению трансграничных юридических споров, облегчая тем самым международное сотрудничество и торговлю. Также это способствует более эффективной защите прав и интересов участников международных отношений, включая потребителей. Параллельно необходимо уделять внимание развитию международных механизмов альтернативного разрешения споров, что позволит участникам быстро и эффективно решать возникающие проблемы, минимизируя необходимость обращения в национальные суды и затраты времени на судебные процессы.

Пристатейный библиографический список.

1. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН Защита интересов потребителей 39/248 от 09.04.1985. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902300274> (дата обращения: 04.12.2023)
2. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров [Электронный ресурс]: Заключена в г. Вене 11.04.1980. – Режим доступа: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ru/v1056999-cisg-e-book-r.pdf> (дата обращения: 04.12.2023)
3. Директива Европейского Парламента и Совета 2011/83/ЕС от 25 октября 2011 года о правах потребителей [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://izak.ru/upload/iblock/3a7/Zashchita-prav-potrebiteley-format-PDF.pdf> (дата обращения: 05.12.2023)
4. Регламент Европейского Парламента и Совета No 593/2008 от 17 июня 2008 г. о праве, подлежащем применению к договорным обязательствам (Рим I) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=INT&n=43633#PhT_VhXtk8Sh3z1xm (дата обращения: 05.12.2023)

5. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.07.2019 N 24 "О применении норм международного частного права судами Российской Федерации" / КонсультантПлюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_328771/ (дата обращения: 12.12.2023)
6. Защита прав потребителей при трансграничной электронной торговле: проблемы правового регулирования / Д.В. Афанасьев, С.А. Балашова, В.В. Безбах и др. – Москва : Инфотропик Медиа, 2023. – 201 с. Текст электронный // Лань: электронно-библиотечная система. – URL: <https://e.lanbook.com/book/182346> (дата обращения: 25.02.2023). – Режим доступа: для авториз. пользователей.
7. Солохин К. С., Башкирева А. А. Институт защиты прав потребителя в международном частном праве: проблемы и тенденции развития // Научные исследования молодых ученых. – 2020. – С. 102-105.
8. Казаченок О. П., Степанова И. А. Влияние цифровых технологий на защиту прав потребителей на международном уровне // В сборнике: Реформирование правовой модели договорных и внедоговорных обязательств в эпоху создания национальной цифровой экосистемы. Сборник научных трудов Всероссийская научно-практическая конференция. Сост. А.В. Тумаков. Москва, 2021. С. 60-62.
9. Горупа Т. А. Международные стандарты защиты прав потребителей товаров (работ, услуг): понятие и содержание // Журнал международного права и международных отношений = Journal of International Law and International Relations. - 2022. - № 1-2. – С.61-67.

Для цитирования: Семенова Е.Г. Правовое регулирование объектов исторического наследия в судебной практике (на примере судна «ФРАУ МАРИЯ») / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 22-25.

Семенова Е.Г.,

Степанова Е.А.,

*Студентка 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Научный руководитель:

Цветкова Ю.С.

Tsvetkova Yu.S.

*старший преподаватель кафедры Международного и морского права,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова*

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЪЕКТОВ ИСТОРИЧЕСКОГО НАСЛЕДИЯ В СУДЕБНОЙ ПРАКТИКЕ (НА ПРИМЕРЕ СУДНА «ФРАУ МАРИЯ»)

Аннотация. Актуальность данной темы обуславливается тем, что кораблекрушения и по сей день случаются довольно часто. Исходя из статистики, представленной интернет порталом «Izobata.ru», каждый год в море тонет около 200 судов, и около 1,5% судов остаются пропавшими без вести.¹ Стоит отметить, что статистика представляет собой средние данные. Несмотря на то, что каждый год конвенции по морскому праву касательно спасания судов на море и столкновения судов становятся более строгими, а навигационное и другое судовое оборудование совершенствуется, общая картина гибели судов со временем меняется незначительно. В данной статье будет проанализирован спор, который возник в 1999 году между несколькими странами и длился вплоть до 2018 года. Предметом спора являлись сокровища затонувшего судна «Фрау Мария». Данный спор является довольно интересным примером того, как могут применяться законы морского права и внутреннее законодательство государств для разрешения подобных ситуаций.

Ключевые слова: судно «Фрау Мария», спор в морском праве.

LEGAL REGULATION OF OBJECTS OF HISTORICAL HERITAGE IN JUDICIAL PRACTICE (ON THE EXAMPLE OF THE SHIP "FRAU MARIA")

Abstract. The relevance of this topic is due to the fact that shipwrecks still happen quite often. Based on the statistics provided by the Internet portal «Izobata.ru», every year about 200 ships sink at sea, and about 1.5% of ships remain missing. It is worth noting that statistics represent average data. Despite the fact that every year maritime law conventions about rescue at sea and ship collisions become more stringent, and navigation and other ship equipment are improved, the overall picture of shipwreck changes slightly over time. This article will analyze the dispute that arose in 1999 between several countries and lasted until 2018. The subject of the dispute was the treasures of the sunken ship «Frau Maria». This dispute is a rather interesting example of how the rules of maritime law and the domestic legislation of the country can be applied to resolve such situations.

Keywords: ship «Frau Maria», dispute in maritime law.

¹ Интернет портал «Izobata.ru» <http://izobata.ru/statistika-gibeli-sudov-v-more/>

Для того, чтобы проанализировать спор, возникший в свое время по поводу потонувшего судна «Фрау Мария», для начала стоит обратиться к некоторым историческим сводкам, чтобы иметь полное представление о данном судне. Итак, стоит начать с того, что судно «Фрау Мария» везло из Голландии драгоценный груз. Это были многочисленные произведения искусства: коллекция саксонского фарфора, большое количество золотых и серебряных статуэток, а также многочисленные полотна голландских художников, среди которых, по историческим сводкам, также могут находиться даже картины Рембранта.¹ Данные сокровища были приобретены императрицей Российской Империи Екатериной II для Эрмитажа и Царского села в 1771 году, и в этом же году судно потерпело крушение в Балтийском море около Аландских островов.

После крушения вышеупомянутого судна, Екатерина II на протяжении двух лет пыталась договориться со шведским королем Густавом III о том, чтобы груз был извлечен из вод Швеции и доставлен в Россию. Стоит отметить, что тогда начало работ было положено, однако судна не удалось обнаружить на месте крушения по неизвестной причине, и с течением времени про «Фрау Марию» и вовсе забыли. Однако спустя два столетия финский историк Кристиан Альстрём, изучая историческую литературу в Национальном архиве Финляндии, обнаружил упоминание о некоем судне, которое затонуло в Балтийском море и до сих пор не поднято со дна, и конечно же, такая новость вызвала огромный ажиотаж среди кладоискателей.

Так начались поиски, которые долгое время оставались без успеха, однако в 1999 году группа финских дайверов под руководством Рауно Койвусаари обнаружила останки корабля «Фрау Мария» на глубине около 40 метров неподалеку от островов Юрмо и Бургстё. После серии погружений дайверам удалось поднять со дна Балтийского моря около 700 русских монет, а также другие артефакты, которые подтверждали, что затонувшее судно действительно является «Фрау Марией».²

Важно понимать, что после того, как судно было обнаружено, возник спор о том, кому принадлежат сокровища, и обозначилось сразу же несколько сторон, которые желали забрать сокровища «Фрау Марии» себе. Таким образом в данном споре мы можем выделить следующие стороны:

1. Голландия (в настоящее время Нидерланды). Так как изначально именно эта страна являлась собственником груза, который находился на судне.

2. Российская Федерация. Так как Россия непосредственно является правопреемником СССР, а в свою очередь Советский Союз брал на себя часть обязательств Российской Империи, которая является юридическим собственником затонувшего груза.

3. Швеция. Так как в 1771 году, когда затонуло судно, Финляндия была в составе Швеции.

4. Дайверы, обнаружившие груз. Так как исходя из Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море (Брюссельской конвенции 1910 года)³, найденный груз затонувшего судна будет принадлежать тому, кто данный груз нашел.

5. Финляндия. Так как на момент обнаружения судна в 1999 году оно находилось и находится в территориальных водах Финляндии.

Стоит отметить, что постепенно сторон в споре становилось все меньше, так как юридическим путем доказывалось, что та или иная сторона не имеет права претендовать на затонувшие сокровища. Так, когда разбирательства касались претензий Голландии на груз, российскими экспертами были представлены архивные документы, которыми подтверждался тот факт, что Екатерина II заплатила за груз вовремя и также заплатила за зафрахтованное судно, поэтому претензии Голландии на ценный груз оказались необоснованными. В подтверждение этому с юридической точки зрения можно обратиться к Конвенции ООН о морской перевозке груза, в которой говорится о том, что договор морской перевозки означает любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой.⁴

¹ Интернет -газета «Комсомольская правда» <https://www.kp.ru/daily/24554/730382/>

² Блог «SailWay» http://sailway.ru/2015/04/07/frau_maria/

³ Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 <https://docs.cntd.ru/document/901796831>

⁴ Конвенции ООН о морской перевозке груза <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=1032#h526>

Если же говорить о претензиях Швеции, то она довольно быстро сама отказалась от своих притязаний на ценный груз. Однако заявление с ее стороны действительно интересное, и следовало бы разобрать его с юридической точки зрения. Прежде всего стоит обратить внимание непосредственно на Конвенцию Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, в которой представлено несколько статей, регулирующих различные вопросы по поводу непосредственно права собственности именно на древние затонувшие корабли. Например, статьи 149 и 303 данной конвенции относятся к древним кораблекрушениям, обнаруженным в открытом море. Статья 303 устанавливает принцип, согласно которому все государства должны действовать для защиты археологических и исторических объектов, найденных в море, а в статье 149 подчеркивается необходимость сохранения или распоряжения археологическими и историческими объектами на благо человечества с учетом преимущественных прав государства или страны происхождения, культурного происхождения или историко-археологического происхождения.¹

Далее стоит рассмотреть претензии на ценный груз дайверов, которые данный груз обнаружили. Стоит отметить, что команда дайверов подала иск в суд Финляндии, желая получить вознаграждение за находку, однако суд они проиграли. Так, исходя из Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море или же, другими словами, Брюссельской конвенции 1910 года о помощи и спасании на море, груз на затонувшем корабле, который был найден в нейтральных водах, будет принадлежать тому, кто его нашел. Однако затонувшее судно «Фрау Мария» располагается непосредственно в территориальных водах Финляндии, поэтому на данный груз будут распространяться законы данной страны.²

Таким образом, на момент 1999 года на сокровища судна «Фрау Мария» по праву могли претендовать только два государства: это Россия и Финляндия. Так, до 2010 года велись работы на дне, периодически различные ценности поднимались на поверхность. И в 2010 году было объявлено, что работы продлятся еще до 2018 года, так как корабль поднять не представлялось никакой возможности исходя из того, что он стоял на киле, так как трюм был заполнен бочками с ценностями, и корпус судна сохранился только благодаря солености воды и отсутствию подводных течений в данном районе. Стоит отметить, что российская сторона так же финансировала проведение данных подводных работ, однако Финляндия попросту тянула время.

Самый важный момент в данной ситуации заключается в том, что согласно Закону Финляндской Республики о памятниках старины №295 1963 года, если судно и груз остаются на ее территориальных водах в течение 100 лет, они становятся собственностью только финской стороны.³

В данном случае, столетие Финляндской Республики приходилось на 2018 год. Финляндия не присоединилась к Международной конвенции ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия, поэтому имеет право действовать в соответствии со своими собственными законами.

Россия неоднократно заявляла о своей готовности помочь с подъемом затонувшего судна «Фрау Мария», и российские меценаты были готовы финансировать эти работы. Однако Финляндия ограничивалась ссылками на свое законодательство и не проявляла готовности к сотрудничеству. Финские экологи также препятствовали этому процессу, указывая на то, что Аландские острова находятся в особой природной охраняемой зоне, поэтому какие-либо проводимые работы на этой территории требуют обязательных дополнительных согласований.

В заключении можно сказать, что на данный момент эта история с вопросом правообладания на затонувшее судно «Фрау Мария» уже является решенной, так как по законодательству Финляндии оно является ее собственностью. «Фрау Мария» была внесена в Реестр национальных памятников Финляндии и была признана «подводной реликвией». Однако, до сих пор не ясно, будут ли заниматься подъемом этого судна. На данный момент водолазам удалось достать несколько ценностей с судна, в том числе судовую печать,

¹ Конвенция ООН по морскому праву 1982 года <https://docs.cntd.ru/document/1900747>

² Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 <https://docs.cntd.ru/document/901796831>

³ Бабекин Д. В. статья «Особенности администрирования и правового регулирования сохранения и музеефикации подводного культурного наследия в Финляндии» // <https://cyberleninka.ru/>

серебряную вазу, судовую кассу с русскими монетами и несколько мелких предметов. Все эти артефакты переданы в музей Турку.

В данной истории, длящейся много лет, наглядно показано, как национальное право страны может пересекаться с международным правом, и в некоторых случаях бывает так, что страна не ратифицирует международные договоры на своей территории, поэтому вправе применить национальное законодательство.

Пристатейный библиографический список:

1. Конвенция ООН о морской перевозке груза 1978 года. [Электронный ресурс]. // Режим доступа: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=1032#h526> // (дата обращения: 19.02.2024)
2. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года. [Электронный ресурс]. // Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1900747> // (дата обращения: 19.02.2024)
3. Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 года. [Электронный ресурс]. // Режим доступа: https://e-ecolog.ru/docs/uMyPmtjw3UX2RNiGvEVq0?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F // (дата обращения: 19.02.2024)
4. Бабекин Д. В. статья «Особенности администрирования и правового регулирования сохранения и музеефикации подводного культурного наследия в Финляндии» // Культурологический журнал. 2017. №4 (30). [Электронный ресурс]. // Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-administrirovaniya-i-pravovogo-regulirovaniya-sohraneniya-i-muzeefikatsii-podvodnogo-kulturnogo-naslediya-v-finlyandii> (дата обращения: 19.02.2024)
5. Интернет портал «Izobata.ru». [Электронный ресурс]. // Режим доступа: <http://izobata.ru/statistika-gibeli-sudov-v-moge/> (дата обращения: 19.02.2024)
6. Интернет-газета «Комсомольская правда», статья «Финны нацелились на сокровища Екатерины II». [Электронный ресурс]. // Режим доступа: <https://www.kp.ru/daily/24554/730382/> (дата обращения: 19.02.2024)
7. Блог «SailWay». [Электронный ресурс]. // Режим доступа: http://sailway.ru/2015/04/07/frau_maria/ (дата обращения: 19.02.2024)



РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Для цитирования: Зейналов Р.И. Характеристика морского страхования в области пиратства / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 26-29.

Зейналов Р.И.,

Zeynalov R.I.,

Студент 4 курса бакалавриата,

ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,

Кафедра Международного и морского права

Научный руководитель:

Цветкова Ю.С.

Tsvetkova Yu.S.

старший преподаватель кафедры Международного и морского права,

ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова

ХАРАКТЕРИСТИКА МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ПИРАТСТВА

Аннотация. В настоящей статье рассматривается явление пиратства с точки зрения морского страхования. Указаны основные тенденции изменения пиратской активности с течением времени, рассмотрены различные варианты защиты имущественных интересов судовладельцев от пиратства, выделены и охарактеризованы виды страховых полисов.

Ключевые слова: пиратство, морское страхование, международное право, Сомали, Международное морское бюро

CHARACTERIZATION OF MARINE INSURANCE IN THE FIELD OF PIRACY

Abstract. The present article deals with the phenomenon of piracy from the point of view of marine insurance. The main tendencies of changes in pirate activity over time are indicated, various options of protection of property interests of shipowners against piracy are considered, types of insurance policies are highlighted and characterized.

Keywords: piracy, marine insurance, international law, Somalia, International Maritime Bureau

Международное судоходство даже в современных условиях является рискованным мероприятием. Потенциальный вред судну, грузу, экипажу или пассажирам могут причинить и погодные условия, и другие суда, или иные не зависящие от хода судна или действий членов экипажа факторы – войны, блокады, эпидемии, т.п. В большинстве случаев этот ущерб можно предсказать и оценить, исходя из объективных условий и норм международного права. Различные страховщики предлагают услуги страхования судоходной деятельности, разделяя между собой те риски, в которых им наиболее удобно финансово обеспечивать защиту интересов потенциальных страховщиков. Страховые компании могут действовать как с оглядкой на конкретный источник опасности или вероятность встречи с ним, так и в определённом регионе.

Однако среди рисков есть такие, предоставлять финансовую компенсацию в случае наступления которых затруднительно либо экономически невыгодно – в большинстве случаев это те, которые гарантированно могут повлечь за собой наступление страхового случая. Страховщики не будут заинтересованы в предоставлении услуг, если судовладелец на свой страх и риск готов действовать в опасном регионе или под угрозой морской аварии, вооружённого грабежа, ареста, обстрела и прочих подобных ситуаций.

Международное право дало полноценное определение пиратства в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г¹. Под пиратством понимается любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабёж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный в открытом море против другого судна или летательного аппарата против лиц и имущества, находящихся на их борту, или против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства. В том числе к пиратству относят любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершённый со знанием обстоятельств, в силу которых

¹ Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1900747> (дата обращения: 12.11.2023)

судно или летательный аппарата является пиратским судном или летательным аппаратом, а также любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению вышеназванных действий.

Наиболее активны пираты в странах третьего мира, пребывающих в политической, социальной и/или экономической неустойчивости, имеющих морскую границу либо выход к морю или водному тракту, активно используемому в каботажных и международных перевозках. Учитывая, что местное население в прибрежной зоне использует рыболовство как способ заработка на жизнь, это обеспечивает пиратов водным транспортом, способным подобраться к другому судну. О путях добычи орудий грабежа говорить не приходится – раздобыть холодное клинковое оружие для жителя субтропической провинции не представляется затруднительным, а в отдельных случаях страна может быть наводнена огнестрельным оружием. На данный момент «красными» с точки зрения пиратской активности являются акватории Гвинейского залива и Малаккского пролива, согласно обновляемой в реальном времени интерактивной карте сообщаемого пиратства на сайте Международного морского бюро².

В качестве наиболее яркого примера упомянем страну, которая была на слуху большинства со времён печально известных событий в Могадишо во время миротворческой операции ООН UNOSOM II («Продолжение надежды») и вплоть до 2017 г., когда рассматриваемый вид преступной деятельности там (по крайней мере, если рассматривать статистику Международного морского бюро) был на грани исчезновения.

Сомалийское пиратство – самый известный в современной информационной среде феномен массовой морской противоправной деятельности населения одной африканской страны против международного сообщества. Причин бедственного положения Сомали множество – это и политический конфликт, который не прекращался в стране с самого момента получения независимости от итальянского и британского колониальных администраций в шестидесятых годах двадцатого века, и борьба за влияние между Советским союзом и США, выразившаяся в спонсировании, вооружении и ограниченной поддержке противоборствующих блоков, выразившаяся в крупный вооружённый конфликт в восьмидесятых, и сильнейший голод, ставший последствием многолетней нестабильности.

Результатом этих событий стала процветающая анархия в стране, огромное количество огнестрельного оружия на руках у населения, повальная бедность, и выход к морю, более того, к активно используемым в морской торговле водным путям³. Международному сообществу понадобилось тридцать лет пристального внимания и умеренно активного участия в жизни региона, чтобы свести феномен пиратства на нет. В то же время эти события явно обозначили новый казус в сфере морского страхования – релевантность страхования от пиратского промысла.

Очевидно, что далеко не каждый страховщик возьмётся финансово обеспечивать имущественный интерес лиц, проходящих через потенциально опасную акваторию, тем более, если эта опасность связана с вооружёнными грабителями, промышленными в регионе. Страховой случай, вероятность наступления которого чрезмерно высок, существенно сужает круг страховых компаний, готовых сотрудничать, так как их возможная прибыль может попросту сойти на нет. В то же время судовладельцам страхование от возможного ущерба в зоне промысла пиратов формирует целый ряд проблем, главная из которых – определение возместимого ущерба. Мало того, что содержание договора страхования и всех необходимых оговорок меняется от компании к компании и при этом всё ещё остаётся риск не просто дополнительных выплат страховщику, но и полной потери страхового покрытия, так ещё и само получение страховки связано с огромными финансовыми затратами, которые не факт, что компенсируют полученный ущерб⁴. С другой стороны, те, кто идут на подобный риск, должны быть готовы заплатить, чтобы не понести ещё больших потерь – к примеру, за освобождение нефтеналивного танкера Irene SL, перевозившего 2 млн баррелей нефти (200 млн в долларовом эквиваленте), в 2011 г. был заплачен выкуп в размере 13,5 млн долларов США.

² L. Joubert. The State of Maritime Piracy 2020, Assessing the Human Cost // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://icc-ccs.org/icc/imb> (дата обращения: 12.11.2023)

³ Резолюция 1816 (2008), принятая Советом Безопасности на его 5902-м заседании от 02.06.2008 // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902131701> (дата обращения: 12.11.2023)

⁴ Непейвода И.В. Морское страхование: пиратство // Морское страхование. 2011. №2 (03)

Иной мерой защиты от пиратов может стать изменение маршрута в обход опасной зоны, но потенциальные повышенные расходы и проблемы в согласовании с заинтересованными сторонами делают этот вариант не самым привлекательным. Потому столь популярными в середине десятых годов стали услуги частных военных компаний, которые готовы предоставить эффективный вооружённый контрактный персонал для обеспечения безопасности судна, экипажа и груза, однако их статус на судне и их право на хранение оружия может вызвать целый ряд вопросов и правовых проблем⁵

Страховые компании в международной среде, чей спектр услуг затрагивает пиратство, не имеют единого взгляда на его положение. Американские и норвежские страховщики в своих договорах определяют его как форму военного риска, российским национальное законодательство позволяет рассматривать его как отдельный риск и устанавливать свои ставки и правила, так как ни в одном из нормативных актов не содержится унифицированных правил по осуществлению страхования (за исключением положений Гражданского кодекса РФ, который не допускает выплаты выкупа и страхования связанных с ним расходов в связи с тем, что это лишь простимулирует продолжать противоправную деятельность)⁶.

На практике страхование от риска столкновения с пиратами осуществляется следующими видами полисов:

1) КАСКО – страхование корпуса, оборудования судна от угона, хищения, ущерба;
2) КАРГО – страхование перевозимого на судне груза в защиту имущественных интересов судовладельца;

3) Страхование ответственности судовладельцев (P&I) – финансовое обеспечение различных форм ответственности перед третьими лицами, покрывающее компенсацию по репатриации, возмещению потерь личных вещей, медицинских расходов, ответственность при столкновениях, оплаты штрафов и гражданской ответственности по вопросам разлива нефти и загрязнения окружающей среды.

4) Страхование от похищения и выкупа (K&R) – вид полиса, рассчитанный преимущественно на судовладельцев, эксплуатирующих суда в районах повышенной опасности. Обеспечивает покрытие всевозможных расходов, связанных с услугами консультантов, переводчиков, охраны, выплатой выкупа, компенсации пострадавшим, различных медицинских, транспортных и иные сопутствующих расходов, возмещение убытков.

В целом, если рассматривать отчёты различных международных организаций в целом и Международного морского бюро в частности, можно отметить положительную тенденцию на снижение общего числа зафиксированных случаев пиратства – но нельзя предсказать, будет ли она продолжаться, так как, исходя из тех же отчётов, после падения следует рост примерно на ту же долю, на которую оно уменьшилось относительно предыдущего года. Более того, статистика отмечает нестабильность показателей по регионам, а первая половина 2023 года уже успела обогнать предыдущий с 65 случаями нападений на торговые и рыболовецкие суда против 58⁷. Морское пиратство всё ещё остаётся крайне затратным для международного сообщества – согласно отчёту исследовательской организации Stable Seas, учреждённой в соответствии с программой UNODC GMCP, одни только пираты Гвинейского залива высасывают из мировой экономики 818 млн долларов США ежегодно⁸.

Подводя итоги, можно сказать, что пиратство как явление далеко от своего заката – меняется лишь фактор места совершения, успешность действий правонарушителей и уровень внимания международного сообщества к проблеме, выражающийся в том числе в средствах противодействия. Морское страхование от пиратства как метод защиты интересов грузо- и судовладельцев относительно прочих всё ещё остаётся наиболее предпочтительным, так как может обеспечить материальное обеспечение их интересов и компенсировать возможные убытки, в то же время не провоцируя международно-правовых коллизий и позволяя уменьшить

⁵ Циркулярное письмо MSC.1/Circ.1334. Руководство судовладельцам, компаниям, операторам судов, капитанам и экипажам судов по предотвращению и подавлению актов пиратства и вооружённых ограблений судов от 05.06.2009 // [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.rise.odessa.ua/texts/MS1_Circ1334.php3 (дата обращения 13.11.2023)

⁶ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. От 24.07.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.09.2023) // «КонсультантПлюс»: справочно-правовая система [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ (дата обращения: 13.11.2023)

⁷ ICC-IMB: World-Wide incidents of piracy and armed robbery against ships report from January to June 2023 // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://maritimecyprus.com/2023/07/18/icc-imb-world-wide-incidents-of-piracy-and-armed-robbery-against-ships-report-from-january-to-june-2023> (дата обращения: 13.11.2023)

⁸ C. Bell. Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.stableseas.org/> (дата обращения: 13.11.2023)

время в пути, проходя через прямой, но рискованный участок. В целом опыт страховых компаний неоднороден и зависит от норм национального законодательства и рекомендаций международного права, однако, факт того, что данное направление развивается и история уже содержит прецеденты выплат и судебных разбирательств, говорит о том, что оно остаётся перспективным. Это подтверждается возникновением отдельных оговорок о пиратстве и даже полноценного вида страхового полиса от похищения и выкупа.

Пристатейный библиографический список.

1. Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1900747> (дата обращения: 12.11.2023);
2. L. Joubert. The State of Maritime Piracy 2020, Assessing the Human Cost // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://icc-ccs.org/icc/imb> (дата обращения: 12.11.2023);
3. Резолюция 1816 (2008), принятая Советом Безопасности на его 5902-м заседании от 02.06.2008 // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902131701> (дата обращения: 12.11.2023);
4. Непейвода И.В. Морское страхование: пиратство // Морское страхование. 2011. №2 (03);
5. Циркулярное письмо MSC.1/Circ.1334. Руководство судовладельцам, компаниям, операторам судов, капитанам и экипажам судов по предотвращению и подавлению актов пиратства и вооружённых ограблений судов от 05.06.2009 // [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.rise.odessa.ua/texts/MS1_Circ1334.php3 (дата обращения 13.11.2023);
6. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. От 24.07.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.09.2023) // «КонсультантПлюс»: справочно-правовая система [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ (дата обращения: 13.11.2023);
7. ICC-IMB: World-Wide incidents of piracy and armed robbery against ships report from January to June 2023 // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://maritimecyprus.com/2023/07/18/icc-imb-world-wide-incidents-of-piracy-and-armed-robbery-against-ships-report-from-january-to-june-2023> (дата обращения: 13.11.2023);
8. C. Bell. Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States // [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.stableseas.org/> (дата обращения: 13.11.2023).

Для цитирования: Ибрагимов И.Р.О., Кадовб Н.С. Правовое положение частных военных компаний применительно к защите гражданского судоходства от угроз морского терроризма и пиратства на современном этапе / Науч.рук. В.Г. Беляков, к.ю.н., доцент, доцент кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 29-32.

Ибрагимов И.Р.О.

Ibragimov I.R.O.

*Студент 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Кадовб Н.С.

Kadovb N.S.

*Студент 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Научный руководитель:

Беляков В.Г.,

Belyakov V.G.,

*к.ю.н., доцент,
доцент кафедры Международного и морского права,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова*

**ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЧАСТНЫХ ВОЕННЫХ КОМПАНИЙ ПРИМЕНИТЕЛЬНО
К ЗАЩИТЕ ГРАЖДАНСКОГО СУДОХОДСТВА ОТ УГРОЗ МОРСКОГО
ТЕРРОРИЗМА И ПИРАТСТВА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ**

Аннотация. В настоящее время одним из способов обеспечения безопасности судоходства является использование сил частных военных компаний. Вместе с тем, правовая природа таких компаний однозначно не определена, что порождает различные конфликты. Автор рассматривает особенности современных актов пиратства и морского терроризма. В ходе исследования были выявлены правовые пробелы регулирования использования негосударственных военных организаций, предоставляющих услуги в сфере морских перевозок. Автором предложены возможные меры решения обнаруженных недостатков.

Ключевые слова: частные военные компании, пиратство, морской терроризм, судоходство.

THE LEGAL STATUS OF PRIVATE MILITARY COMPANIES IN RELATION TO THE PROTECTION OF CIVILIAN SHIPPING FROM THREATS OF MARITIME TERRORISM AND PIRACY AT THE PRESENT STAGE

Abstract. *Currently, one of the ways to ensure the safety of navigation is the use of the forces of private military companies. At the same time, the legal nature of such companies is not clearly defined, which gives rise to various conflicts. The author examines the features of modern acts of piracy and maritime terrorism. The study identified legal gaps in regulating the use of non-governmental military organizations providing services in the field of maritime transportation. The author suggests possible measures to solve the detected shortcomings.*

Keywords: *private military companies, piracy, maritime terrorism, shipping.*

В настоящее время морской терроризм и пиратство представляют серьезную угрозу для морских перевозок, являясь актами, направленными против безопасности судоходства [1]. Из анализа данных, указанных в ежемесячных отчетах Международной морской организации (далее – ИМО) в рамках борьбы с пиратством, следует, что в настоящее время Аденский залив и другие морские пространства, находящиеся у берегов Африки и ранее считавшиеся наиболее опасными, сейчас «уступают» пальму первенства Малаккскому проливу и Южно-Китайскому морю. Так, например, за июль 2023 года был зафиксирован 21 случай нападения на суда (пиратство, разбой, грабеж), из них 13 пришлось на Малаккский пролив и 1 на Южно-Китайское море, при этом ни одного случая у Сомалийских берегов [2]. Ещё в августе 2022 года Международная палата судоходства направила (далее – ICS) в адрес ИМО предложение об отмене статуса «зоны повышенного риска» для Индийского океана. Как отмечают специалисты ICS, более чем десятилетний период проведения различных антипиратских кампаний принес позитивные последствия. Иными словами, побережье Сомали в известной степени больше не представляет угрозы для судов. Однако, к сожалению, статистика показывает учащение случаев пиратских нападений в пределах Малаккского пролива, Сингапурского пролива и вод Южно-Китайского моря, при этом нападения часто совершаются на суда, стоящие в порту. Учащаются и случаи вооруженных нападений на суда у берегов Западной Африки (Гвинея, Сьерра-Леоне). Таким образом, проблема пиратства не исчезла, а лишь изменила пространственный вектор.

Одним из способов борьбы с пиратством и морским терроризмом является использование частных военных компаний (далее – ЧВК) [3]. К примеру, американская частная военная компания «Blackwater» в 2012 году заключила с арабскими шейхами (через различные юридические лица) коммерческие контракты на борьбу с пиратством. На северо-востоке Сомали ранее было создано автономное образование с непонятным правовым статусом – Путленд. Позднее была учреждена Путлендская морская полиция, куда также вошли бойцы из упомянутой ЧВК. Две указанные структуры вместе патрулировали Сомалийское побережье в поисках пиратов с целью их последующего физического уничтожения. В зарубежной литературе данные действия оценены неоднозначно - некоторые исследователи указывают на чрезмерную жестокость бойцов «Blackwater» и необоснованное в ряде случаев применение силы.

Впоследствии, увидев эффективность использования сил частных военных компаний, многие судовые компании создали спрос такие услуги. В этой связи стали создаваться и иные ЧВК. Так, в настоящий момент существуют такие морские ЧВК, как ESPADA, MUSC, Neptune и др. ЧВК применительно к сфере морских перевозок могут предоставлять различные услуги – анализ и консалтинг, вооруженное сопровождение судов (сотрудники на борту), обучение членов экипажа способам и методам противодействия пиратам, патрулирование опасных морских пространств, проведение операций по освобождению заложников, продажа оружия и др.

Используя категорию «ЧВК», необходимо отметить, что национальные законодательства и международные правовые акты по-разному определяют правовую природу таких организаций. Юридические лица, представляющие услуги по вооруженной охране судов, создаются в разных организационно-правовых формах, - частные охранные организации (ЧОО), частные охранные предприятия (ЧОП), частные военные компании (ЧВК), частные военные охранные компании (ЧВОК). Разница в национальных законодательных критериях отнесения конкретной организации к ЧВК, ЧОП, ЧВОК порождает инциденты. Эти инциденты обусловлены тем, что не каждое государство захочет пропустить в своё территориальное море (и тем более в порт) вооруженных людей с неопределенным правовым статусом.

ИМО отмечала, что не одобряет, но при этом и не осуждает использование вооруженных охранников для защиты судна (ИМО признавало использование ЧВК общераспространенной практикой). В этой связи ещё в начале 2010-ых годов ИМО разработало и опубликовало циркулярное письмо MSC.1/Circ.1408 от 16 сентября 2011 года, циркулярное письмо MSC-FAL.1/Circ.2 от 22 сентября 2011 и циркулярное письмо MSC.1/Circ.1406/Rev.3 от 12 июня 2015. Так, второй из указанных документов содержал в себе вопросник к государству порта и прибрежным государствам. Вопросы были следующие: 1) требуется ли Вам информация о разрешении государства флага на использование частных вооруженных охранников для судов, если такое судно намеревается зайти в Ваши порты, якорные стоянки, рейд или морские терминалы или выходить из них?, 2) хотели бы Вы знать о количестве и видах (конкретно) огнестрельного оружия на борту судна, если такое судно намеревается зайти в Ваши порты, якорные стоянки, рейд или морские терминалы или выходить из них?, 3) какие требования (если такие есть) Вы предъявляете к судно, которое перевозит оружие для целей обеспечения безопасности силами частных вооруженных охранников, при прохождении транзитом через ваши территориальные моря и/или прилежащие зоны до прибытия в ваши порты, якорные стоянки, рейд или морские терминалы или после отплытия из них? Третий же документ акцентирует внимание на том, что: 1) именно государство флага должно законодательно регулировать порядок использования частных вооруженных охранников на судах, 2) государство флага «настоятельно рекомендуется», чтобы такие частные структуры были сертифицированы и аккредитованы (требования таким компаниями на международном уровне установлены стандартом ISO 28007-1:2015).

Применительно к Российской Федерации как к государству флага отметим, что отечественное законодательство запрещает создание и использование частных военных компаний, однако регламентирует нормы образования и функционирования частных охранных организаций. Среди основных требований указан строгий запрет на применение автоматического огнестрельного оружия и другого летального оружия. Вместе с тем, предпринимались и попытки легализации в Российской Федерации ЧВК, но успехом не увенчались. В свою очередь, ряд исследователей, например, А.В. Куприянов и И.А. Крамник, высказывают мнение о том, что в настоящий момент необходимо создавать «морские ЧВК нового облика» [4]. Как видится указанным авторам, такие ЧВК будут подчиняться государству и использоваться в тех случаях, когда применение государственных вооруженных сил нецелесообразно. Вместе с тем, российские организации MSG Group (ликвидирована в 2014 года) и RSB Group оказывают услуги по защите (охране) судов. Они имеют ряд признаков, которые в иностранном законодательстве позволяют отнести их к категории «ЧВК».

Огромной угрозой для безопасности гражданского судоходства является морской терроризм. Под актами морского терроризма можно понимать: подрывы, поджоги и некоторые другие способы физического повреждения или полного уничтожения объектов, находящихся в водном пространстве (поджог груза на судне, подрыв плавучей платформы, удар беспилотником по судну и др.). В сложившейся геополитической обстановке особую актуальность имеет использование беспилотных морских наводных, подводных и летательных аппаратов. Так, достаточно вспомнить атаки на корабль «Сергей Котов», танкер SIG, БДК «Оленегорский горняк» [5].

Вместе с тем, ИМО в Резолюциях не отражает угрозу использования морских и иных беспилотных аппаратов в террористических целях. Как нам кажется, различные беспилотные аппараты (особенно подводные) в скором времени будут ещё активнее применяться как оружие в террористических целях. Военный конфликт России и Украины уже привел к тому, что многие зарубежные и отечественные коммерческие организации (особенно английские страховые компании) относят некоторые районы Черного и Азовского морей к зонам повышенного риска или зонам военного риска. Возможной мерой борьбы с угрозой морского терроризма может стать использование судовладельцами различных ЧВК для прохода судов по Черному морю и по некоторым другим морским пространствам. Указанные действия, в свою очередь, могут послужить причиной различных международных инцидентов и эскалации уже существующих военных конфликтов.

В этой связи, считаем необходимым принять следующие меры:

1) ИМО в виде Резолюции следует закрепить правовой статус частных военных компаний, используемых в целях защиты морского судоходства. Базой для данного правового акта могут стать упомянутые ранее в работе циркулярные письма, научные исследования и

соответствующие нормы законодательства различных государств. Особое внимание следует уделить: четкому механизму предварительного уведомления и согласования между государствами порта (прибрежным государством) и государством флага прохода судна с сотрудниками ЧВК на борту, механизму признания международных и национальных сертификатов соответствия предоставляемых услуг, видам и характеристикам используемого оружия и др.

2) Комитету по безопасности на море ИМО следует выпустить резолюцию, раскрывающую специфику современного морского терроризма и пиратства. Особое внимание необходимо уделить применению различных беспилотных аппаратов в целях морского терроризма;

3) Комитету по безопасности на море ИМО следует обновить план действий экипажа на случай военного/пиратского нападения. Следует выпустить в виде соответствующего правового акта план таких действий обязательно с учетом специфики современных вооруженных конфликтов.

4) ИМО следует обновить пространственные границы зон военного риска и зон повышенной опасности в связи с изменившейся геополитической обстановкой, добавив к ним Черное море, Азовское море и соответствующие районы Средиземного моря у берегов Израиля и Газы.

Пристатейный библиографический список

1. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (Римская Конвенция 1988 года). [Электронный ресурс]. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml (дата обращения: 16.02.2024).
2. Отчет пиратских нападений за июль 2023 года от ИМО. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy-Reports-Default.aspx> (дата обращения: 16.02.2024).
3. Веселов Ю.А. — История и роль ЧВК в современной мировой политике // Мировая политика. – 2021. – № 3. – С. 19 – 40.
4. Куприянов А.В., Крамник И.А. Перспективы и проблемы использования морских частных военных компаний “нового облика” в Восточной Африке. Анализ и прогноз // Журнал ИМЭМО РАН. – 2021. - №1. - С. 84-98.
5. Ибрагимов, И. Р. О. К вопросу о противодействии морскому терроризму и пиратству (военный и международно-правовой аспекты) / И. Р. О. Ибрагимов, Е. С. Щербаков // Океанский менеджмент. – 2023. – № 3(21). – С. 15-21.

Для цитирования: Кляндин А.Ф. Контейнерные перевозки и слот-чартер // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 32-35.

Кляндин А.Ф.

Klyandin A.F.

*старший юрист АО «Корсаковский морской торговый порт»,
аспирант ФГБОУ ВО «Новосибирский государственный университет экономики и управления
«НИИХ»*

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И СЛОТ-ЧАРТЕР

Аннотация. В статье проанализированы теоретические и практические проблемы применения слот-чартера в России, рассмотрено соотношение проформы чартера SLOTHIRE от BIMCO и национального правового регулирования. Актуальность рассматриваемого вопроса объясняется возрастающей распространенностью контейнерных перевозок и потребностью в квалифицированном рассмотрении вытекающих из них споров в отечественных судебных органах.

Ключевые слова: контейнерные перевозки, слот-чартер, проформы чартеров

CONTAINER SHIPPING AND SLOT CHARTER

Abstract. The article analyzes the theoretical and practical problems of applying the slot charter in Russia, and examines the relationship between the charter form SLOTHIRE by BIMCO and national legal regulation. The relevance of the issue is explained by the increasing prevalence of container carriages and the need for qualified consideration of disputes arising from them in domestic courts.

Keywords: container carriages, slot charter, charter forms

Морское судоходство исторически организовано в двух основных формах: трамповое и линейное [1]. Трамповое судоходство предполагает перевозку грузов по переменным направлениям, в зависимости от соглашения между фрахтовщиком и фрахтователями. Как правило, речь идет о больших объемах грузов и условиях, наиболее удобных отправителям, но при этом данный вид судоходства менее удобен для планирования регулярных перевозок либо для отправки грузов небольшими партиями.

Линейное судоходство осуществляется по морским линиям, рейсами, согласно установленным маршрутам и по расписанию. Оно предполагает стабильность грузопотоков с постоянной загрузкой и обеспечивает возможность регулярных поставок вне зависимости от объема партии.

Преимуществами линейного судоходства являются: регулярное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей; движение судов по закрепленному маршруту и заранее объявленному расписанию; единые тарифы и условия на перевозки [2].

Возникновение контейнерных грузоперевозок оказало существенное влияние на мировой рынок перевозок, которое даже называют контейнерной революцией: по сей день этот вид транспортирования являются одним из самых быстрорастущих и перспективных сегментов мировой логистики. Контейнер представляет собой стандартизованную многооборотную тару (как правило, длиной 20 или 40 футов), главным преимуществом которой является интермодальность, то есть возможность перегрузки целого контейнера со всем его содержимым с одного вида транспорта на другой для его дальнейшей транспортировки. На судах контейнеры размещаются в трюмах и на палубе в несколько ярусов.

Популярность контейнерных перевозок объясняется рядом существенных преимуществ. Интермодальность контейнеров способствует значительному ускорению грузовых операций и сокращению временных и финансовых затрат на логистику. Кроме того, контейнер обеспечивает высокую сохранность грузов: жесткий каркас защищает грузы от повреждений, системы замков и пломб предотвращают хищения, а для скоропортящихся грузов можно использовать контейнеры-рефрижераторы.

В России перевозчики массово используют контейнеры в обоих видах судоходства, однако лидерами в контейнерных перевозках являются перевозчики в линейном судоходстве. Благодаря переориентированию грузопотоков с запада на восток значительно выросла как доля внутрироссийских контейнерных перевозок, а также объем перевалки контейнеров через порты Дальнего Востока, который в 2022 году вырос более чем на 20% [3].

Развитие контейнерных перевозок связано с появлением такого вида договора как слот-чартер, который предполагает аренду слота (ячейки) в контейнере, перевозимом на судне, и используется для распределения контейнероёмкости крупнотоннажных контейнеровозов. Данный договор активно используется как в перевозках в открытом море и трансокеанских, так и в фидерных линейных перевозках, которые представляют собой перевозки грузов небольшими судами и на короткое расстояние между близлежащими портами для их группировки в одном из портов до или после перевозки на большое расстояние.

Следует отметить, что для российского права данный договор является не только достаточно новым, но и вызывает серьезные дискуссии относительно его правовой природы и соотношения с одним из разновидностей договоров в системе морских перевозок. Данный вопрос имеет значение не только сугубо теоретическое, но и практическое: от верной классификации данного договора зависят как вопросы налогообложения, так и применение тех или иных норм ГК РФ при рассмотрении споров в суде.

Рассмотрим его основные характеристики. По данному договору судовладелец предоставляет в аренду определенное количество слотов, как правило, на линейном судне. Фрахтователем могут выступать как грузовладельцы, так и другие перевозчики. Фрахтователь оплачивает арендную плату, а также расходы по погрузке и выгрузке груза.

В международной договорной практике выработана основа для заключения данного договора – проформа слот-чартера SLOTHIRE, которая была разработана Балтийским и международным морским советом (БИМКО) [4]. В ее структуре указываются, в том числе, следующие параметры: схема рейса и его примерная продолжительность; количество арендуемых слотов и пределы массы груза, слот-чартерная ставка за слот на каждый рейс, а также ставка за превышение допустимой массы груза; требования к контейнерам, включая температурный режим; условия погрузки и выгрузки контейнеров и сроки их доставки в порт

погрузки; распределение ответственности на случай повреждения контейнера и груза; вопросы страхования судна.

Проформа SLOTHIRE предусматривает также ряд стандартных условий. Так, риск неиспользования части предоставленного слота лежит на фрахтователе: слот оплачивается в полном объеме, даже если фрахтователь им не воспользовался, при этом судовладелец вправе использовать незанятую (но оплаченную вместимость) так, чтобы это не мешало фрахтователю занять ее в следующем рейсе. Фрахтователь должен надлежащим образом упаковать и разместить груз в контейнере, а Судовладелец вправе в любое время произвести его досмотр при условии его последующего опломбирования. Судовладелец организует погрузку и разгрузку контейнеров, а также отвечает за крепление контейнера на борту судна [5].

Отечественные цивилисты часто рассматривают слот-чартер наряду с двумя другими видами чартера: трип-чартер (который представляет собой чартер на один рейс) и спейс-чартер (аренда части грузовой вместимости линейного судна). Трип-чартер предполагает, что фрахтователь оплачивает портовые расходы, а фрахтовщик – расходы на эксплуатацию и содержание судна. Чаще такой договор используется в линейных перевозках. Спейс-чартер означает аренду части грузовой вместимости судна, при которой расходы по погрузке-разгрузке груза и аренде контейнерного парка оплачивает фрахтователь, а все остальные расходы фрахтовщика уже включены в ставку фрахта.

Так, Э.Л. Лимонов выделяет слот-чартер как одну из разновидностей договора тайм-чартера, наряду с трип-чартером и спейс-чартером [5].

Ю.Н. Игнатова указывает на ошибочность такого мнения. Тайм-чартер предполагает право фрахтователя на коммерческую эксплуатацию судна, его владение и пользование, тогда как фрахтователь по слот-чартеру имеет только право пользования судном. Российский законодатель не регулирует договор слот-чартера, в связи с чем положения § 3 гл. 34 ГК РФ, как и главы КТМ РФ о тайм-чартере и бербоут-чартере к нему неприменимы. Таким образом, Ю.Н. Игнатова делает вывод о том, что слот-чартер (как и спейс-чартер) являются самостоятельными договорами аренды транспортного средства, к которым применяются только общие нормы ГК РФ об аренде (§ 1 гл.34), тогда как трип-чартер является рейсовым чартером [6].

К.В. Холопов придерживается схожего мнения – слот-чартер не может относиться к договору аренды транспортных средств с экипажем или без экипажа, поскольку фрахтователь не может осуществлять ни техническую, ни коммерческую эксплуатацию судна. Данный договор он квалифицирует как возмездный, срочный, консенсуальный договор аренды, а также договором условным в понимании ст. 157 ГК РФ, поскольку он действует при условии работы судна на линии. Спейс-чартер он называет в качестве вида слот-чартера для аренды вместимости конвенциональных судов, а трип-чартер и вовсе не рассматривает [7].

К.В. Холопов указывает также на то, что использование слот-чартера приводит к появлению такого субъекта отношений по перевозке, как договорного перевозчика – это арендатор слота, который не осуществляет ни экономического ни технического контроля над судном, однако может заключать договор перевозки в отношении такого слота. Дело в том, что договорные перевозчики не предусмотрены международными соглашениями (Гаагскими, Гаагско-Висбийскими, Гамбургскими правилами), тогда как на них должны распространяться их положения.

Проблемы могут возникнуть именно при определении ответственности такого договорного перевозчика по слот-чартеру перед грузоотправителями по заключаемому им договору перевозки. Поскольку судовладелец и грузоотправитель не состоят в договорных отношениях, то за упущения судовладельца, даже при наличии его вины, ответственность перед грузоотправителем будет нести фрахтователь. Проформа SLOTHIRE предусматривает условие о распределении ответственности, по которому претензии третьих лиц по перевозке грузов предъявляются только фрахтователю, который обязан их урегулировать без привлечения судовладельца, а лишь после этого может самостоятельно требовать возмещения ущерба от судовладельца.

Такое согласованное сторонами условие могло бы разрешить проблему, однако в реалиях национального права договор слот-чартера не урегулирован, а проформы чартеров не являются источниками права, и в лучшем случае могут рассматриваться в качестве обычаев. Как в этом случае будет рассматриваться условие об ответственности применительно к существующим императивным нормам российского права (а именно, деликтным)?

Представляется, что не в пользу условий проформы SLOTHIRE. В отсутствие специальных законодательных норм могут быть применены общие нормы ст.796 ГК РФ и ст.1064 ГК РФ, а именно, ответственность будет нести судовладелец, по вине которого нанесен ущерб.

Вместе с тем необходимо отметить крайнюю малочисленность судебной практики по вопросу применения слот-чартеров. Это можно объяснить как неиспользованием сторон по делу и судом самого термина «слот-чартер», так и небольшим количеством обращений в национальные арбитражные суды с подобными такими спорами.

Банк решений арбитражных судов предлагает всего одно судебное решение, в котором суд упоминает правовую природу слот-чартера: это постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 15.07.2014 года по делу № А51-6091/2014. В данном споре таможенный орган привлек к ответственности фрахтователя судна по тайм-чартеру за несообщение сведений о находящемся на борту контейнере. Заявитель попытался оспорить это решение, ссылаясь на то, что им был заключен договор слот-чартера в отношении контейнера, фрахтователь по которому был вправе заключать договоры перевозки, и таким образом, являлся перевозчиком груза, а значит именно он должен был сообщить (и сообщил) требуемые сведения.

Арбитражный суд указал, что в таможенных спорах необходимо использовать определение перевозчика, данное пунктом 21 статьи 4 ТК ТС, а именно: лицо, осуществляющее перевозку товаров через таможенную границу Таможенного союза и ответственное за использование транспортного средства. Правовую природу договора слот-чартера суд определил как договор аренды вместимости судов, то есть обязанность по подаче в таможенный орган сведений о товарах не переходит на фрахтователя по слот-чартеру [8]. Аргументация суда вполне соответствует научным взглядам, которые были ранее рассмотрены в настоящей статье.

В заключение необходимо отметить, что вопросы определения правовой природы различных видов чартера становятся тем актуальнее, чем дальше развиваются соответствующие экономические отношения. В современных реалиях, когда договоры с иностранными контрагентами все чаще стараются подчинять российскому праву и российской подсудности, представляется важным не только научное толкование общепринятых в деловой практике договоров, но и формирование позиций судебных органов по вопросам их правовой природы. В свою очередь, участникам делового оборота в России при использовании проформ чартеров стоит внимательно изучать вопросы применимого права и соответствия согласованных условий его нормам.

Пристатейный библиографический список.

1. Иванова Т.Н. Правовое регулирование отношений по морской перевозке грузов в линейном сообщении в Российской Федерации: монография. М.: Юстицинформ, 2015. – 160 с.
2. Павлова В.А. Анализ проблем в сфере контейнерных перевозок на Дальнем Востоке России // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. №3 (75). URL: <https://eee-region.ru/article/7519/> (дата обращения: 28.02.2024).
3. Боженко, С.А., Новожилова, У.А. Анализ и перспективы развития контейнерных перевозок в РФ в современных условиях // Вестник науки. №7 (64). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-iperspektivy-razvitiya-konteynernih-perevozk-v-rf-v-sovremennyh-usloviyah> (дата обращения: 28.02.2024).
4. Официальный сайт BIMCO. URL: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/slothire> (дата обращения: 28.02.2024).
5. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки: Учебник. 3-е изд., перераб. и доп. СПб.: Модуль, 2006. 379 с.
6. Игнатова Ю.Н. Виды фрахтования на время по морскому праву. /Ю.Н. Игнатова. // Юрист. 2013. № 17. С. 20–25.
7. Холопов, Константин Владимирович. Международное частное транспортное право : анализ норм международного и российского транспортного права : учебное пособие / К. В. Холопов. Москва : Статут, 2010. 700 с.
8. Постановление пятого арбитражного апелляционного суда от 15.07.2014 по делу № А51-6091/2014. URL: <https://kad.arbitr.ru/Card/bc254e35-e175-4c5c-8eae-de28e9e7c1f9>. (дата обращения: 28.02.2024).

Для цитирования: Комендантов К.И. Правовые аспекты использования искусственного интеллекта в международных морских спасательных операциях / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 35-39.

Комендантов К.И.

Comendantov K.I.

*Студент 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Научный руководитель:

Цветкова Ю.С.

Tsvetkova Yu.S.

*старший преподаватель кафедры Международного и морского права,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова*

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЯХ

***Аннотация.** В работе анализируются актуальные вопросы правового регулирования применения технологий искусственного интеллекта в международных морских спасательных операциях. Рассмотрены теоретические основы использования ИИ в данной сфере, практический опыт и имеющиеся проблемы. Особое внимание уделено анализу международных норм в области регулирования ответственности, безопасности, этики применения ИИ. Обобщены кейсы использования ИИ в морских спасательных операциях. Сформулированы предложения по совершенствованию правовых механизмов с учетом специфики применения ИИ.*

***Ключевые слова:** искусственный интеллект, морские спасательные операции, международное морское право, правовое регулирование, ответственность, этика ИИ.*

LEGAL ASPECTS OF THE USE OF AI ARTIFICIAL INTELLIGENCE INTERNATIONAL MARITIME RESCUE OPERATIONS

***Abstract.** The paper analyzes topical issues of legal regulation of the use of artificial intelligence technologies in international maritime search and rescue operations. The theoretical foundations of using AI in this area, practical experience and existing problems are considered. Particular attention is paid to the analysis of international norms in the field of regulating responsibility, security, and ethics of AI application. Cases of using AI in maritime search and rescue operations are summarized. Proposals have been made to improve legal mechanisms taking into account the specifics of AI application.*

***Keywords:** artificial intelligence, maritime search and rescue operations, international maritime law, legal regulation, liability, AI ethics.*

С ростом технологического прогресса, в частности, развитием областей, связанных с искусственным интеллектом (ИИ), становится актуальным исследование их применения в различных сферах человеческой деятельности. Особенно значимым направлением является использование ИИ в международных морских спасательных операциях, где эффективность и скорость реагирования могут иметь решающее значение.

Так, беспилотные летательные аппараты (БПЛА), оснащённые сенсорами и видеокамерами, уже демонстрируют значительные преимущества в области поисково-спасательных операций, предоставляя возможность для быстрого обнаружения и оценки ситуации, тем самым позволяя спасательным командам оперативно реагировать на чрезвычайные ситуации. Соответственно, данные технологии обеспечивают наблюдение на больших расстояниях, эффективный мониторинг за ситуацией и даже доставку необходимого оборудования в труднодоступные места без риска для жизни спасателей [1; С. 321].

Причиной актуальности данной проблематики выступает тот факт, что ежегодно на море и океане происходят тысячи инцидентов, требующих проведения поисково-спасательных работ. Эффективность таких операций напрямую влияет на сохранение человеческих жизней. Вместе с тем поиск на обширных пространствах, сложные погодные условия, ограниченность ресурсов создают значительные трудности. Использование возможностей искусственного интеллекта может кардинально изменить ситуацию, поскольку алгоритмы машинного обучения способны в режиме реального времени анализировать массивы данных о текущей обстановке, моделировать наиболее вероятные сценарии развития событий, оптимизировать маршруты для спасательных судов и воздушных средств.

Отдельно обратим внимание на определение ИИ в контексте рассматриваемой темы. Искусственный интеллект представляет собой обширное научное направление и разрабатываемые в его рамках технологии, позволяющие имитировать когнитивные функции человека, в основе которого лежит идея моделирования интеллектуальных процессов, таких как восприятие, рассуждение, обучение и взаимодействие с окружающей средой. Суммарно ИИ охватывает такие направления, как машинное обучение, компьютерное зрение, обработка естественного языка и робототехника, предлагая широкие возможности для его применения в различных областях, включая медицину, финансы, производство и, конечно, морские спасательные операции [2].

Правовой статус технологий искусственного интеллекта в международном праве в настоящее время находится в стадии формирования. Сегодня отсутствует единое международное соглашение, целостно регулирующее данную сферу. Тем не менее, ряд существующих документов частично затрагивают отдельные аспекты правового регулирования ИИ [4; С. 35]. В частности, вопросы безопасного использования технологий искусственного интеллекта поднимаются в рамках Всемирной торговой организации. В докладе 2019 года отмечается необходимость выработки международных правил и стандартов в этой сфере. Ряд международных организаций, таких как ЮНЕСКО, ОЭСР, Совет Европы, также активно занимаются проблемой определения правового статуса ИИ на глобальном уровне, в том числе над разработкой рекомендаций по этическим и правовым аспектам использования ИИ, которые призваны помочь странам в формировании национального законодательства в области ИИ, учитывая его этические аспекты и потенциальное влияние на общество и индивида [4].

Однако, в настоящее время не существует универсально принятого определения ИИ в международном праве, что затрудняет создание и применение единой правовой базы. К тому же, одним из ключевых аспектов правового регулирования ИИ является вопрос о его правосубъектности. Исследования показывают различные подходы и теории относительно классификации ИИ и определения границ его правосубъектности. Некоторые юридические теории предлагают рассматривать ИИ как объект права, в то время как другие подходы рассматривают возможность признания ИИ неким новым субъектом права, что требует переосмысления и адаптации существующих правовых норм и принципов

Важным документом является Рекомендация CM/Rec (2020)1 Комитета министров Совета Европы о влиянии алгоритмов ИИ на права человека. В ней содержатся основные принципы ответственного подхода к разработке и использованию алгоритмических систем [5]. В то же время, в российском законодательстве уже существуют нормы, касающиеся вопросов авторства в контексте ИИ. Например, обсуждение ведется вокруг возможности признания авторства за лицом, создавшим программу ИИ. Но в противовес этому статья 1227 Гражданского кодекса РФ подчеркивает, что к интеллектуальным правам не применяются положения о праве собственности и других вещных правах, что создает определенную правовую неопределенность относительно статуса результатов деятельности ИИ. Отдельно отметим Указ Президента РФ от 10 октября 2019 г. No 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации», который устанавливает основные принципы развития ИИ в РФ [6].

Наряду с теоретическими аспектами применения технологий искусственного интеллекта в международных морских спасательных операциях, не менее важное значение имеет практический опыт реализации подобных решений на сегодняшний день. В настоящее время в мире уже реализован целый ряд проектов с применением элементов ИИ, которые доказали свою высокую эффективность при проведении спасательных операций на море. Среди наиболее перспективных направлений можно выделить использование беспилотных летательных аппаратов, оснащенных комплексами компьютерного зрения и распознавания образов, интеллектуальные системы поддержки принятия решений, автоматизированный анализ радиосигналов. Отдельно, примеры использования искусственного интеллекта (ИИ) в морских спасательных операциях включают разработку высокоинтеллектуальных бортовых систем, способных контролировать выполнение команд и обеспечивать управление в условиях неопределенности, гибридизацию существующих аппаратов, формирование гетерогенных групп автономных необитаемых подводных аппаратов (АНПА) и повышение эффективности и автономности морской робототехнической комплекса (МРТК).

В настоящее время использование технологий искусственного интеллекта в морских спасательных операциях практически не урегулировано международными нормами. Стандарты

формируются на основе обширного набора договоров и конвенций, направленных на обеспечение безопасности и эффективности мореплавания. Тем не менее, среди ключевых документов, затрагивающих аспекты безопасности на море, является Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ), которая включает требования к подготовке моряков, их квалификации и несению вахты на борту судов. Ее значение несомненно, поскольку обеспечивает гарантированность компетентности морского персонала, что может взаимодействовать с системами ИИ в процессе выполнения спасательных миссий [7].

В контексте международного морского права и использования ИИ, значительный акцент делается на соблюдение правил, регулирующих отношения между государствами в связи с их деятельностью в Мировом океане. Развитие международного морского права шло параллельно с научно-техническим прогрессом, что привело к появлению новых форм использования морских пространств, включая применение ИИ.

Ответственность за действия ИИ, особенно в контексте морских спасательных операций, становится важным вопросом по мере все большего внедрения этих технологий. Искусственный интеллект (ИИ) способен анализировать и классифицировать катастрофические события, что ускоряет и повышает эффективность реакции оперативных служб на чрезвычайные ситуации, а также может обрабатывать большой объем данных и выделять значимую информацию, что делает его незаменимым инструментом в аварийно-спасательной сфере. Но в случае наступления внештатных ситуаций, ведущих к трагическим последствиям, в которых после будет установлена вина неправильного расчёта, сделанного искусственным интеллектом, вопросы распределения ответственности требуют более детального юридического анализа и могут быть далеко не так однозначны.

Если обратиться к гражданской практике, то в области здравоохранения уже ведутся обсуждения относительно распределения ответственности между медицинскими работниками и разработчиками ИИ, в особенности за принятые решения на основе предложенных алгоритмов действия при спасении пострадавших, в том числе на море. Тем не менее, анализ существующей системы ответственности указывают на необходимость дополнительного юридического регулирования и создания более строгих требований к сбору информации о побочных эффектах устройств ИИ, зарегистрированных как медицинские изделия [8].

Другая ситуация выделяется в области военно-спасательных операций, проводимых в зарубежных странах. Использование ИИ показало высокую эффективность, особенно в сложных условиях и при выполнении задач противолодочной борьбы. Британские военные использовали искусственный интеллект для анализа данных, собранных с помощью камер и датчиков, что позволило улучшить распознавание объектов и анализ поведения, несмотря на все то же наличие ряда этических вопросов о применении данных технологий в военной сфере. Также морские спасательные операции организации «Врачи без границ» в 2019 году демонстрируют значительный потенциал использования ИИ и современных технологий в улучшении результатов спасательных миссий. Так, судно Ocean Viking спасло 1,107 человек, что подчеркивает эффективность таких операций. Но в этом случае следует отметить, что длительное ожидание разрешений на высадку выживших и недостаточно скоординированные действия по спасению людей в море приводило к ряду проблемных ситуаций, требующих дальнейшего анализа и улучшения [9].

В результате, среди основных преимуществ можно отметить повышение скорости и точности поиска пострадавших, возможность обработки больших массивов разнородной информации, оптимизацию маршрутов для спасательных средств. Вместе с тем на практике зачастую возникают технические сбои в работе ИИ, ошибки распознавания объектов, связанные с недостаточным качеством данных для обучения систем. Кроме того, остро стоят проблемы правового регулирования, безопасности и этики применения подобных технологий.

Таким образом, анализируя текущую проблематику и поиск способов ее решения, отметим: чтобы повысить эффективность и безопасность использования ИИ в морских спасательных операциях, важно улучшить международное правовое регулирование, а следовательно, ключевым предложением является создание международного органа, который бы контролировал разработку и применение ИИ в морских спасательных операциях, обеспечивая соблюдение этических норм и защиту данных. Отдельно, представляется целесообразным принятие универсальной Конвенции об использовании искусственного интеллекта в морских спасательных операциях под эгидой ИМО, так как она могла бы

комплексно регулировать вопросы безопасности, стандартизации, предотвращения злоупотреблений и устанавливать отдельную ответственность разработчиков, операторов, производителей техники.

Во многом, перспективы развития ИИ обещают революционизировать процедуру проведения спасательных операций на море. При условии решения описанных проблем ИИ способен качественно трансформировать поисково-спасательную деятельность, значительно повысив ее оперативность и результативность. Эффективное международное регулирование будет способствовать скорейшему получению этих положительных эффектов на практике.

Приставленный библиографический список.

1. Мецлер А. С. Возможности использования беспилотных летательных аппаратов в спасательных работах // Образование России и актуальные вопросы современной науки. – 2023. – С. 320-323.
2. Что такое искусственный интеллект? | Microsoft Azure. [Электронный ресурс]. URL: <https://azure.microsoft.com/ru-ru/resources/cloud-computing-dictionary/what-is-artificial-intelligence/#беспилотные-автомобили> (дата обращения: 18.03.2024)
3. Итоговый документ: Первый проект рекомендации об этических аспектах искусственного интеллекта - UNESCO Цифровая библиотека. [Электронный ресурс]. URL: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000373434_rus#:~:text=URL%3A%20https%3A%2F%2Funesdoc.unesco.org%2Fark%3A%2F48223%2Fpf0000373434_rus%0AVisible%3A%200%25%20 (дата обращения: 18.03.2024)
4. Филиппов О.А., Мамлеева И.В. Искусственный интеллект: определение статуса в теории права и законодательстве // Вестник Института права Башкирского государственного университета 5(4(16)): - 2022 – С. 31-36. [Электронный ресурс]. URL: https://www.researchgate.net/publication/367164246_ISKUSSTVENNYJ_INTELLEKT_OPREDELENIE_STATUSA_V_TEORII_PRAVA_I_ZAKONODATELSTVE (дата обращения: 19.03.2024)
5. Recommendation CM/Rec(2020)1 of the Committee of Ministers to member States on the human rights impacts of algorithmic systems - Freedom of Expression. [Electronic resource]. URL: https://www.coe.int/en/web/freedom-expression/committee-of-ministers-adopted-texts/-/asset_publisher/aDXmrol0vvsU/content/recommendation-cm-rec-2020-1-of-the-committee-of-ministers-to-member-states-on-the-human-rights-impacts-of-algorithmic-systems (date of circulation: 19.03.2024).
6. Указ Президента РФ от 10 октября 2019 г. N 490 "О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации" (с изменениями и дополнениями от 15.02.2024 г.). Дата обновления: 20.03.2024. Доступ из системы ГАРАНТ.
7. ПДНВ: Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты – MirMarine. [Электронный ресурс]. URL: <https://mirmarine.net/morskoe-pravo/stcw/1199-international-stcw-convention> (дата обращения: 19.03.2024).
8. Using artificial intelligence in healthcare: Allocating liability and risks | Tretyakova | Digital Law Journal. [Electronic resource]. URL: <https://www.digitallawjournal.org/jour/article/view/75> (date of circulation: 20.03.2024).
9. Деятельность MSF в поисково-спасательных операциях в 2019 году | MSF. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.msf.org/ru/international-activity-report-2019/search-and-rescue-operations> (дата обращения: 20.03.2024).

Для цитирования: Ренц С.В. Доверительное управление яхтой / Науч.рук. А.С. Скаридов, д.ю.н, профессор, кафедра Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 39-43.

Ренц С.В.

Renz S.V.

магистрант 2 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства» ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова

Научный руководитель:

Скаридов А.С.

Skaridov A.S.

*д.ю.н., профессор,
заведующий кафедрой Международного и морского права,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова*

ДОВЕРИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЯХТОЙ

Аннотация. Яхта - технически сложное имущество, содержание и эксплуатация которого осуществляются с привлечением различных специалистов. Профессиональное сопровождение интересов собственника может осуществляться с использованием правового института доверительного управления имуществом. Доверительный управляющий яхтой – профессиональная компания или предприниматель, специализирующиеся в области управления судами и их эксплуатации. Договор доверительного управления яхтой заключается между собственником

(учредителем управления) и доверительным управляющим с целью поддержания мореходного состояния судна, сокращения расходов собственника на содержание яхты, получения прибыли от ее коммерческой эксплуатации. Несовершенство правового регулирования и дефицит практики использования института доверительного управления в данной сфере порождает ряд проблем, часть из которых освещается в настоящей статье.

Ключевые слова: яхта, доверительное управление, доверительный управляющий, учредитель управления, договор доверительного управления, коммерческая эксплуатация яхты.

TRUST MANAGEMENT OF THE YACHT

Abstract. A yacht is a technically complex property, the maintenance and operation of which is carried out with the involvement of various specialists. Professional support of the interests of the owner can be carried out using the legal institution of trust management of property. A yacht manager is a professional company or entrepreneur specializing in the management and operation of ships. A yacht trust management agreement is concluded between the owner (the management founder) and the trustee in order to maintain the seaworthiness of the vessel, reduce the owner's expenses for maintaining the yacht, and receive profit from its commercial activities. operation. The imperfection of legal regulation and the lack of practice in using the institution of trust management in this area give rise to a number of problems, some of which are highlighted in this article.

Keywords: yacht, trust management, trustee, management founder, trust management agreement, commercial operation of the yacht.

Введение. На несовершенство отечественного института доверительного управления имуществом, его неоднозначную природу и необходимость реформирования часто обращается внимание в цивилистической доктрине.⁹ Высказывались, в том числе, идеи о создании единого нормативно-правового акта, регулирующего всю совокупность общественных отношений, связанных с доверительным управлением имуществом, с включением в него положений законов, регулирующих доверительное управление отдельными категориями имущества. Такие воззрения не лишены оснований.

Современная моторная яхта – технологичный, комфортабельный и стильный лайнер – маркер успешности, материализация достижений бизнесмена, инвестиция в комфорт и отдых уровня «люкс». Дорогостоящий и чаще всего непрофильный актив компании либо физического лица, яхта требует постоянного профессионального сопровождения и денежных вливаний: сервисное обслуживание, ремонт, модернизация, содержание экипажа и прочие эксплуатационные расходы.

Последнее время в яхтенной индустрии растет число предложений специализированных компаний, готовых взять на себя заботы о яхте и гарантирующих собственнику получение дохода от сдачи ее в аренду. Одной из возможных форм подобного сотрудничества является передача яхты в доверительное управление. Реализация модели доверительного управления яхты порождает ряд проблемных вопросов, связанных, прежде всего, с применимостью общих положений гражданского законодательства о доверительном управлении и допустимых пределах её адаптации в данной сфере.

1. Природа доверительного управления и управление яхтой: обязательство или вещное право? О возможности передачи судна в доверительное управление говорится в статье 14 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ), статье 15 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ РФ). При этом специальное регулирование не является исчерпывающим. Доверительное управление судном осуществляется в соответствии с общими правилами доверительного управления имуществом, предусмотренными главой 53 Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ).

В соответствии с ч. 1 ст. 1012 ГК РФ по договору доверительного управления имуществом одна сторона (учредитель управления) передает другой стороне (доверительному управляющему) на определенный срок имущество в доверительное управление, а другая сторона обязуется осуществлять управление этим имуществом в интересах учредителя управления или указанного им лица (выгодоприобретателя).

Надлежит отметить, что ст. 14 КТМ РФ в качестве выгодоприобретателя называет исключительно собственника судна: «Собственник судна вправе передать его доверительному управляющему по договору доверительного управления судном на срок, не превышающий пяти лет, для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника».

⁹ Зикун И.И. Доверительное управление чужим имуществом: реформа на тропе войны. // LEX RUSSICA. Том 74 № 11 (180) ноябрь 2021. Также: Матвеева М.А. Договор доверительного управления недвижимым имуществом. Аграрное и земельное право. 2019. № 8(176).

Традиционно считается, что модель доверительного управления имуществом, заложенная в главе 53 ГК РФ, в отличие от классического англо-американского траста, имеет обязательственную природу¹⁰ и не предполагает перехода права собственности на имущество к доверительному управляющему, - собственником имущества остается учредитель управления. При этом доверительный управляющий в отношении переданного в доверительное управление имущества осуществляет все правомочия собственника; пределы их осуществления могут определяться договором, в частности, стороны могут установить запрет на распоряжение переданным в доверительное управление имуществом.

Однако обязательственно-правовая квалификация отношений по доверительному управлению может быть поставлена под сомнение.

Так по справедливому выражению М. Ясуса, договор доверительного управления представляет собой «порождение правовой конструкции, когда у лица, не являющегося собственником, могут одновременно сосредоточиваться все три правомочия».¹¹ Возникает вопрос: а что же тогда, кроме титула, остается у собственника, если все существенные правомочия, характеризующие его абсолютное право концентрируются у другого лица? Вряд ли сама по себе договорная основа для такого перехода прав от собственника к доверительному управляющему достаточна для однозначной их квалификации в ординарном ряду других гражданско-правовых обязательств: правовая конструкция *fideicommiss* выглядит сложнее, содержа в себе явные следы вещного правоотношения, является «вещноподобным».

Переход к доверительному управляющему на определенный в договоре период полного объема прав и обязанностей собственника яхты хотя и не делает его титульным собственником имущества, но наделяет важнейшим статусом «Судовладельца», который, в свою очередь, влечет для доверительного управляющего возникновение обширных прав и обязанностей в сфере морского судоходства, распространение его суверенной власти на судно и обязанность всякого третьего лица, включая собственника, считаться с этим.

При этом под судовладельцем, согласно ст. 8 КТМ РФ, понимается лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна, доверительным управляющим или использует его на ином законном основании. По сути аналогичное определение содержится в ст. 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

2. Регистрация передачи судна в доверительное управление. Срок доверительного управления. В соответствии с пунктом 2 ст. 14 КТМ РФ передача судна в доверительное управление подлежит обязательной регистрации в реестре, в котором зарегистрировано судно. Требование о публичной регистрации права доверительного управления на судно – ещё один, пусть косвенный, аргумент в пользу его *вещнопроизводной* природы со всеми вытекающими из такой квалификации последствиями.

Само правило о регистрации права производно от общего, установленного ч. 2 ст. 1017 ГК РФ для договора доверительного управления недвижимым имуществом: передача недвижимого имущества в доверительное управление подлежит государственной регистрации в том же порядке, что и переход права собственности на это имущество. В российской правовой традиции яхта – условная, можно даже сказать, *фиктивная* недвижимость¹², то есть недвижимость в силу прямого указания закона (части 1 статьи 130 ГК РФ): морские суда и суда внутреннего плавания относятся к недвижимым вещам, решил национальный законодатель.

По факту регистрации орган государственной регистрации (соответствующий порт приписки судна) оформляет свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации (судовой билет), в котором в качестве судовладельца указывается доверительный управляющий, а также свидетельство о государственной регистрации ограничения (обременения) прав на судно. Оба документа выдаются на срок действия договора доверительного управления¹³.

¹⁰ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 1. Общие положения. 3-е изд. М., 2001. С. 531., а также Константиновский М.М. доверительное управление имуществом по гл. 53 ГК РФ и международная модель траста // «Актуальные вопросы частного права».

¹¹ Ясус М. О доверительном управлении имуществом // "Законодательство и экономика", N 3, 1999. См. также в этом смысле: Райхер В.К. Абсолютные и относительные права // Вестник гражданского права. 2008. № 4. Т. 8. С. 279

¹² Эрделевский А.М. Государственная регистрация ипотеки. Закон.2002, № 10, С.40

¹³ Государственная регистрация договора доверительного управления яхтой осуществляется в соответствии с Правилами государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов, утвержденными приказом Минтранса России от 19.05.2017 № 191.

Предельный срок, на который судно может быть передано в доверительное управление, – 5 лет, что корреспондирует установленному в части 2 статьи 1016 ГК РФ ограничению для срока договора доверительного управления имуществом. В силу части 4 ст. 1016 ГК РФ допускается продление договора на новый срок на прежних условиях при отсутствии возражений сторон. Принимая во внимание необходимость государственной регистрации договора и временный характер выданных по факту регистрации свидетельств, в данном случае автоматической пролонгации договора не происходит.

С учетом особенностей объекта, специфики правовой природы доверительного управления и практических соображений, предполагающих длительное и даже бессрочное управление яхтой, вопрос о предельных сроках доверительного управления может быть предметом дискуссии, с предложением заключения договора без ограничения срока.

3. Пределы адаптации доверительного управления к отношениям по управлению яхтой: допустимость финансирования расходов учредителем управления.

Доверительное управление предполагается как деятельность профессиональная. Согласно ст. 1015 ГК РФ, ст. 14 КТМ РФ, доверительным управляющим может быть компетентный в области управления судами и их эксплуатации индивидуальный предприниматель или коммерческая организация, удовлетворяющие требованиям пункта 1 статьи 15 КТМ РФ, за исключением унитарного предприятия. Соответственно доверительным управлением яхт могут заниматься российские компании и индивидуальные предприниматели, имеющие свой штат специалистов в области морского права, транспортной безопасности, технических специалистов или даже собственное производство, либо компании с налаженными деловыми контактами в данной сфере.

Что касается целей доверительного управления, напрямую в законе они не обозначены, что позволяет известную договорную свободу. При этом исходя из смысла статьи 1023 ГК РФ, деятельность по доверительному управлению предполагается доходной: доверительный управляющий помимо вознаграждения, предусмотренного договором доверительного управления имуществом, имеет право на возмещение необходимых расходов, произведенных им при доверительном управлении имуществом, за счет доходов от использования этого имущества.

По мнению З.Э. Беневоленской специфика доверительного управления в сфере предпринимательства выражается в том, что деятельность управляющего направлена на извлечение прибыли.¹⁴ Логично от профессионального управления собственностью ожидать прибыль. Однако дифференциация такого вывода применительно к специфике деятельности по профессиональному управлению яхтами выглядит не лишённой оснований.

Конечно, определённую доходность доверительного управления яхтой можно обеспечить за счет сдачи яхты во фрахт. Но учитывая, что технически сложное и дорогое имущество требует постоянных и внушительных затрат на его содержание, даже при эффективном бизнес-планировании есть сомнения, что предпринимательская деятельности по сдаче яхты во фрахт в условиях сезонности судоходства и узости данного элитарного сегмента рынка обеспечит доходность предприятия. Поэтому извлечение прибыли и покрытие за её счёт всех эксплуатационных расходов не выглядит в качестве необходимой и первейшей цели доверительного управления яхтой.

На наш взгляд, передача яхты в доверительное управление может преследовать также и следующие цели: профессиональное управление с целью сохранения имущества; поддержания мореходного (работоспособного) состояния судна; сокращение расходов собственника на содержание яхты за счет эффективного менеджмента, налоговой оптимизации.

При всей видимой практичности, сомнительно, что в российскую правовую модель вписывается профессиональное доверительное управление морским судном исключительно с целью обеспечения сохранности имущества – поддержания судна в мореходном состоянии, без получения прибыли от управления.

Полагаем, что в отношении уникальных и дорогостоящих объектов, в частности, яхты, доверительное управление с презюмируемой отрицательной доходностью, тем не менее, может удовлетворять интересам учредителя управления, который избавляется от решения массы технических, логистических, юридических и финансовых вопросов. При этом доверительное управление лишено недостатков других договорных моделей, например, агентирования, при

¹⁴ Беневоленская З.Э. Доверительное управление имуществом в сфере предпринимательства: монография. М.: Проспект, 2017. 304 с.

котором функционал агента ограничен невозможностью осуществлять власть над судном в качестве судовладельца.

В таком случае, возникает вопрос о возможности софинансирования расходов по содержанию и эксплуатации яхты учредителем ДУ, что не в полной мере соответствует изоляционному подходу ст. 1023 ГК РФ. Несмотря на ограниченные риски судебной переквалификации в случае оспаривания договора доверительного управления яхтой, заключенного на условиях софинансирования проекта, подобное отступление от классической модели выглядит допустимым и, самое главное, не искажающим существа отношений, преимущественно основанных на партнёрстве между титульным собственником и фидуциарным управляющим.

Заключение. Не без оснований прогнозируем, что доверительное управление как профессиональная услуга в области управления морскими судами и судами внутреннего плавания (и в частности, яхтами) имеет большие перспективы, в том числе, способствует развитию местного водного туризма.

Специальное, более гибкое, правовое регулирование позволит учесть особенности оборота данного вида имущества, адаптировать общие правовые конструкции института доверительного управления имуществом под специальные потребности без разрушения основ, заложенных гл.52 ГК РФ. В связи с чем, предлагаем внести соответствующие разделы, регламентирующие вопросы доверительного управления судами, в КТМ РФ, КВВТ РФ: предусмотреть цели доверительного управления, подробно регламентировать вопросы взаимоотношений собственника имущества и доверительного управляющего, в частности, рассмотреть возможность участия собственника в расходах по содержанию имущества, случаи и режим использования имущества собственником в период доверительного управления.

Пристатейный библиографический список

1. Гражданский кодекс Российской Федерации.
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.
3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации.
4. Правила государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов, утвержденными приказом Минтранса России от 19.05.2017 № 191.
5. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 1. Общие положения. 3-е изд. М., 2001. С. 531.
6. Райхер В.К. Абсолютные и относительные права // Вестник гражданского права. 2008. № 4. Т. 8. С. 279
7. Ясус М. О доверительном управлении имуществом // Законодательство и экономика. № 3. 1999.
8. Беневоленская З.Э. Доверительное управление имуществом в сфере предпринимательства: монография. М.: Проспект, 2017. 304 с.
9. Констатиновский М.М. Доверительное управление имуществом по гл. 53 ГК РФ и международная модель траста // Актуальные вопросы частного права.
10. Эрделевский А.М. Государственная регистрация ипотеки. Закон. 2002. № 10. С. 40.
11. Зикун И.И. Доверительное управление чужим имуществом: реформа на тропе войны // LEX RUSSICA. Том 74 № 11 (180) ноябрь 2021.
12. Матвеева М.А. Договор доверительного управления недвижимым имуществом. Аграрное и земельное право. 2019. № 8(176).

Для цитирования: Шаров С.А. Искусственный интеллект в морской отрасли и его регулирование международным правом / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 43-46.

Шаров С.А.

Sharov S.A.

*Студент 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Научный руководитель:

Цветкова Ю.С.

Tsvetkova Yu.S.

*старший преподаватель кафедры Международного и морского права,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова*

ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ И ЕГО РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫМ ПРАВОМ

Аннотация. Автор рассматривает актуальные вопросы применения технологий искусственного интеллекта в судоходной отрасли. Внимание акцентируется на автономных морских судах как наиболее перспективном направлении. Анализируются преимущества и риски внедрения беспилотных кораблей. Отдельно исследуются пробелы действующих норм международного морского права применительно к регулированию данной сферы. Формулируются конкретные предложения по изменению правовой базы с целью обеспечения безопасности судоходства.

Ключевые слова: искусственный интеллект, автономные суда, морское право, судоходство.

ARTIFICIAL INTELLIGENCE IN THE MARITIME INDUSTRY AND ITS REGULATION BY INTERNATIONAL LAW

Abstract. The article examines pertinent issues of applying artificial intelligence technologies in the shipping industry. The focus is on autonomous vessels as the most promising area. The advantages and risks of implementing unmanned ships are analyzed. Gaps in the current norms of international maritime law regarding the regulation of this sphere are studied separately. Specific proposals are formulated to amend the legal framework in order to ensure the safety of navigation.

Keywords: artificial intelligence, autonomous ships, maritime law, shipping.

Без сомнения, использование технологий искусственного интеллекта открывает широкие перспективы для их применения в морской отрасли. Одним из наиболее многообещающих направлений является создание автономных судов, способных самостоятельно анализировать навигационную обстановку и принимать решения без участия экипажа. Появление беспилотных кораблей может привести к значительному повышению эффективности и безопасности морских перевозок. Вместе с тем, активное внедрение технологий искусственного интеллекта в судоходной сфере требует комплексного правового регулирования. Существующие нормы международного морского права не в полной мере учитывают специфику автономных судов, что порождает правовую неопределенность и риски возникновения инцидентов.

Актуальность темы обусловлена интенсивным развитием технологий автономного судовождения в последние годы. Ряд стран, таких как Норвегия, Дания, Финляндия, уже активно тестируют прототипы беспилотных судов. По оценкам экспертов, массовый запуск таких кораблей может начаться в ближайшее десятилетие. В связи с этим крайне важно заблаговременно проработать необходимые изменения в правовом регулировании для минимизации потенциальных рисков и создания четких стандартов функционирования автономных судов.

Технологии искусственного интеллекта активно применяются в морской отрасли в целом ряде областей. Однако наибольшее внимание приковано к концепции автономных судов, способных функционировать без экипажа на борту. Разработка подобных беспилотных кораблей ведется во многих странах. К примеру, в Норвегии с 2017 года тестируется автономный контейнеровоз Yara Birkeland [8]. Ожидается, что после завершения испытаний это судно будет перевозить грузы без участия человека, полностью автоматически швартуясь в порту. Аналогичные проекты реализуют Дания, Финляндия. В Японии и Южной Корее разрабатываются беспилотные танкеры и балкеры [7].

Основные преимущества внедрения подобных автономных судов заключаются в повышении общей эффективности морских перевозок, снижении себестоимости фрахта, улучшении экологических показателей за счет оптимизации маршрутов и режимов работы силовых установок. Беспилотные суда менее подвержены «человеческому фактору», что положительно сказывается на общем уровне безопасности. Так, концепция автономного судоходства не лишена определенных рисков, связанных прежде всего с ненадежностью технологий искусственного интеллекта, особенно на начальном этапе их практического применения, а также недостаточной проработкой вопросов правового регулирования. Именно этим аспектам следует уделить пристальное внимание.

Помимо концепции полностью автономных судов, технологии искусственного интеллекта активно применяются в морской отрасли и в ряде других областей. Интеллектуальные системы все чаще используются для оптимизации навигации и повышения ее безопасности. Современные алгоритмы машинного обучения позволяют в режиме реального времени анализировать данные от различных датчиков на судне, метеорологическую

информацию, прогнозировать развитие навигационной обстановки и рекомендовать оптимальный курс. Это снижает риск посадки на мель или столкновений. Еще одно перспективное направление — использование технологий компьютерного зрения и распознавания образов для автоматизации грузовых операций в порту. С их помощью можно в автоматическом режиме идентифицировать контейнеры, оптимально размещать груз на терминале, отслеживать перемещение техники. Это позволяет ускорить обработку судов и сократить простои. Активно внедряются чат-боты и голосовые помощники для информационной поддержки экипажей судов. С учетом современных возможностей обработки естественного языка они могут консультировать моряков по широкому кругу навигационных, технических и бытовых вопросов. [5]

Действующая система норм международного морского права была сформирована применительно к судам с экипажем на борту и не в полной мере учитывает специфику автономных судов. Это создает правовую неопределенность и препятствует широкому распространению беспилотных технологий в отрасли. основополагающие конвенции в сфере мореплавания, такие как Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года [1] и Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года [3], ориентированы на наличие квалифицированных членов экипажа на борту судна. Применительно к автономным кораблям многие из этих требований становятся неактуальными.

Другая важная проблема связана с распределением ответственности в случае аварий и инцидентов с участием беспилотных судов. Не представляется возможности вменить такую ответственность капитану или команде, как это принято на традиционных судах. Возникает правовой вакуум. Также существующие коллизионные нормы не учитывают ситуации столкновений автономных объектов между собой. А в условиях отсутствия человека расследование подобных инцидентов существенно усложняется.

Наряду с очевидными преимуществами, внедрение технологий искусственного интеллекта в морскую отрасль несет и определенные риски, которые необходимо учитывать. В первую очередь это связано с недостаточной надежностью и зрелостью самих технологий ИИ. Несмотря на впечатляющие успехи, достигнутые в последние годы в области машинного обучения и нейросетей, они все еще демонстрируют сбои и ошибки в работе.

Особенно в нештатных ситуациях. А применительно к управлению беспилотным судном подобные сбои чреваты катастрофическими последствиями, вплоть до гибели людей и экологических катастроф.

Другой значимый вызов связан с кибербезопасностью автономных кораблей и защитой от взлома систем управления. Учитывая, что все процессы на таких судах целиком автоматизированы, последствия от даже кратковременного нарушения работы или несанкционированного доступа злоумышленников могут быть катастрофическими. Важно также учесть так называемый «человеческий фактор» - негативное отношение ряда специалистов отрасли, прежде всего моряков, к беспилотным технологиям, воспринимаемым как угроза традиционным рабочим местам на флоте. Подобные настроения могут тормозить процесс внедрения инноваций.

Активное внедрение технологий искусственного интеллекта в морскую отрасль, и особенно концепции автономных судов, ставит вопрос о необходимости совершенствования международно-правового регулирования этой сферы. Уже сейчас можно выделить основные тенденции развития правовой базы применительно к использованию ИИ в судоходстве [6].

Во-первых, ведущую роль в формировании новых стандартов играет Международная морская организация (ИМО). В мае 2018 года она приняла первые предварительные нормативные положения по конструкции и эксплуатации автономных транспортных средств. Ожидается, что в ближайшие годы эти положения будут существенно расширены и детализированы.

Во-вторых, активно обсуждается возможность разработки отдельной международной Конвенции по эксплуатации автономных торговых судов или включения соответствующего раздела в действующие Конвенции ИМО. Такая Конвенция позволит комплексно урегулировать данную сферу.

В-третьих, ряд государств, в частности, Норвегия, Дания, Нидерланды активно разрабатывают изменения в свое национальное законодательство с целью создания

благоприятных условий для тестирования и использования беспилотных кораблей в своих территориальных водах. Подобные инициативы формируют передовой правовой опыт.

Можно предположить, что регулирование сферы искусственного интеллекта в морской отрасли будет постепенно совершенствоваться. При этом ключевая роль, вероятно, сохранится за деятельностью ИМО как главного межправительственного органа по безопасности мореплавания. Разработка унифицированных норм крайне важна для предотвращения правового хаоса.

Пристатейный библиографический список.

1. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) (в редакции Протокола 1988 года с поправками) // КонсультантПлюс: справ. правовая система.
2. Правила по оборудованию морских судов. НД No 2-020101-152. - Введ. 2024-01-01. - М : Российский морской регистр судоходства : РМРС, 2022. - 473 с.
3. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (Лондон, 7 июля 1978 г.) (с изменениями и дополнениями) // Доступ из системы ГАРАНТ
4. Федеральный закон "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации" от 31.07.2020 N 258-ФЗ(последняя редакция) // КонсультантПлюс: справ. правовая система.
5. Клюев В.В. Правовое регулирование использования автономных судов // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2018. №5 (78). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-regulirovanie-ispolzovaniya-avtonomnyh-sudov> (дата обращения: 07.12.2023)
6. Ship Safety Standards - Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) - EMSA - European Maritime Safety Agency. URL: <https://emsa.europa.eu/mass.html> (date of reference: 04.12.2023).
7. Automated Ships Ltd and KONGSBERG to build first unmanned and fully autonomous ship for offshore operations - Kongsberg Maritime. URL: <https://www.kongsberg.com/maritime/about-us/news-and-media/news-archive/2016/automated-ships-ltd-and-kongsberg-to-build-first-unmanned-and-fully-autonomous/> (date of reference: 04.12.2023).
8. Yara Birkeland | Yara International. URL: <https://www.yara.com/news-and-media/media-library/press-kits/yara-birkeland-press-kit/> (date of reference:04.12.2023)

Для цитирования: Шлакина Е.Р. Роль коренных малочисленных народов севера в развитии Арктики: правовая перспектива / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 46-50.

Шлакина Е.Р.
Shlakina E.R.

*Студентка 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Научный руководитель:

Цветкова Ю.С.
Tsvetkova Yu.S.

*старший преподаватель кафедры Международного и морского права,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова*

РОЛЬ КОРЕННЫХ МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ СЕВЕРА В РАЗВИТИИ АРКТИКИ: ПРАВОВАЯ ПЕРСПЕКТИВА

Аннотация. В настоящей статье автор проводит анализ российского законодательства в сфере развития арктических территорий. Объектом исследования стали нормы, направленные на гарантирование прав коренных малочисленных народов и развитие Арктики. Предметом исследования стали правоотношения, касающиеся привлечения коренных малочисленных народов в качестве ключевого субъекта развития арктических территорий Российской Федерации. Целью исследования стало обоснование необходимости повышения роли коренных малочисленных народов Арктической зоны Российской Федерации в рамках Указа Президента Российской Федерации от 05.03.2020 № 164. Указанная цель достигнута за счет анализа зарубежной практики и статистики Росстата и Проектного офиса развития Арктики. Также была рассмотрена роль федерального законодательства в рамках установления гарантий малочисленных коренных народов, обозначена роль подзаконных актов в развитии северных территорий России. В ходе исследования было установлено, что российское законодательство создало эффективный правовой аппарат для защиты самобытности коренных малочисленных народов, но их роли в рамках стратегического развития Арктики требует пересмотра. Было установлено, что коренные малочисленные народы представляют собой самую заинтересованную и не подверженную релокации группу населения, способствующую развитию рекреационного комплекса Арктики. Было предложено пересмотреть политику стратегического

развития Арктики за счет развития взаимодействия ассоциаций коренных малочисленных народов и местного самоуправления, субъектов Российской Федерации, а также государственных корпораций.

Ключевые слова: Арктика, коренные малые народы, полярное право, стратегия развития Арктики, рекреационный комплекс.

THE ROLE OF SMALL INDIGENOUS MINORITIES OF THE NORTH IN THE DEVELOPMENT OF THE ARCTIC: A LEGAL PERSPECTIVE

Abstract. In this article the author analyzes the Russian legislation in the sphere of development of the Arctic territories. The object of the study is the norms aimed at guaranteeing the rights of small indigenous minorities and the development of the Arctic. The subject of the study were legal relations concerning the involvement of small indigenous minorities as a key subject of development of the Arctic territories of the Russian Federation. The purpose of the study was to substantiate the need to increase the role of small indigenous minorities of the Arctic zone of the Russian Federation within the framework of the Decree of the President of the Russian Federation from 05.03.2020 № 164. This goal was achieved by analyzing foreign practice and statistics of Rosstat and the Arctic Development Project Office. The role of federal legislation within the framework of establishing guarantees for small indigenous peoples was also considered, and the role of subordinate legislation in the development of Russia's northern territories was outlined. The study found that Russian legislation has created an effective legal apparatus to protect the identity of small indigenous minorities, but their role in the strategic development of the Arctic needs to be reconsidered. It was found that small-numbered indigenous peoples represent the most interested and non-relocating group of the population that contributes to the development of the Arctic recreational complex. It was proposed to revise the policy of strategic development of the Arctic through the development of interaction between indigenous peoples' associations and local governments, constituent entities of the Russian Federation, and state corporations.

Keywords: Arctic, indigenous small peoples, polar law, Arctic development strategy, recreational complex.

Арктика с каждым годом становится все более и более перспективным направлением для развития промышленности, судоходства и иных отраслей. В то же время холодный климат, слабое развитие инфраструктуры и сложное сообщение с иными регионами не создают должного уровня привлекательности для релокации рабочего ресурса. Однако на территории Арктики присутствует множество коренных народов, ведущих традиционный образ жизни и способных стать ключевым элементом в ходе развития Арктики.

Термин «коренной народ» применяется как в национальных актах, так и в рамках соглашений международного характера. Среди международных актов, регулирующих положение коренных народов, можно выделить Декларацию Организации Объединенных Наций о правах коренных народов от 13 сентября 2007 года (далее Декларация ООН о правах коренных народов) [1]. Указанный документ не содержит определения «коренной народ», но устанавливает гарантии для сохранения самобытного образа жизни данных народов. Так, в соответствии со статьей 1 Декларации ООН о правах коренных народов закрепляется, что на представителя коренного народа, как и на любого иного человека, распространяется действие международного права, касающегося прав человека. В то же время в рамках Декларации ООН о правах коренных народов отдельно выделены права коренных народов на ассоциации, коллективную защиту своих прав, а также право на такое внутреннее законодательство, которое будет отвечать интересам и сохранению самобытности коренного народа. На основе анализа Декларации ООН о правах коренных народов можно выделить ключевые критерии принадлежности того или иного народа к коренному народу:

- Наличие самобытной культуры;
- Проживание на территории традиционного расселения;
- Осознание себя в качестве отдельного этноса.

Следует отметить, что в рамках Декларации ООН о правах коренных народов часто заостряется внимание на характер традиционного уклада. Так, в рамках статьи 24 можно выделить указание на применение традиционных средств врачевания и в рамках статей 27 и 34 признание обычаев и традиционных правовых институтов коренных народов. На основе указанных факторов можно проследить дух акта, в частности к коренным народам следует относить такие народы, чья культура содержит специфические правовые черты и образ жизни не в полной мере соответствующий преобладающий культуре государства или в некоторой части противоречащей ей, что ведет к её потенциальному исчезновению и необходимости защиты.

В рамках национальных актов критерии отнесения того или иного народа к коренному менее размыты, а также предусмотрены конкретные меры защиты прав коренных народов. Так, в Российской Федерации можно отметить Федеральный закон «О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации» от 30.04.1999 № 82-ФЗ [2] и Федеральный

закон «О территориях традиционного природопользования коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации» от 07.05.2001 № 49-ФЗ [3]. Оба указанных акта направлены на гарантирование прав коренных народов, но второй закон непосредственно касается защиты в рамках земельных правоотношений. Федеральный закон от 07.05.2001 № 49-ФЗ устанавливает ограничения использования земель традиционного природопользования, так, указанные земли должны использоваться исключительно для ведения традиционного образа жизни малочисленных коренных народов (исключение составляют прямо указанные в законе случаи).

В Федеральном законе от 30.04.1999 № 82-ФЗ не раскрывается термин коренной народ в целом. В рамках рассматриваемого закона используется понятие «коренной малочисленный народ Российской Федерации». Указанный подход можно назвать обоснованным, так как правовая защита в первую очередь должна быть направлена на защиту самобытности таких народов, которые уже находятся на грани исчезновения. В то же время указанный подход не устанавливает, что защита прав не малочисленных народов не должна осуществляться. Законодательство Российской Федерации является гарантом защиты культуры всех народов, проживающих на территории России, тем не менее, Федеральный закон от 30.04.1999 № 82-ФЗ является дополнительной гарантией для коренных малочисленных народов, в т.ч. для коренных малочисленных народов севера.

Переходя непосредственно к рассмотрению определения «коренной малочисленный народ», можно отметить, что большинство критериев, рассмотренных нами при анализе Декларации ООН о правах коренных народов, также нашли свое отражение и в российском законодательстве. Так, коренные малочисленные народы также должны вести традиционный образ жизни, иметь исконную среду обитания и осознавать себя в качестве отдельного этноса, но в то же время указанная среда должна располагаться в пределах России, а общая численность такого народа должна насчитывать менее 50 тысяч человек.

В рамках статей 5 и 7 Федерального закона от 30.04.1999 № 82-ФЗ устанавливается, что федеральные власти и органы местного самоуправления формируют такие условия для существования коренных малочисленных народов, которые позволят защитить исконную среду обитания, обеспечить сохранение самобытной культуры и повысить социально-экономический уровень благосостояния коренных малочисленных народов. Указанные цели могут быть достигнуты в первую очередь за счет применения подзаконных актов, в т.ч. стратегий и экспериментов [4].

Среди актуальных подзаконных актов, касающихся защиты прав коренных малочисленных народов севера России, можно выделить следующие:

- Распоряжение Правительства РФ от 15 апреля 2021 г. № 996-р «Об утверждении единого плана мероприятий по реализации Основ государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 года и Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» [5];
- Указ Президента Российской Федерации от 05.03.2020 № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» [6];
- Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» [7].

Распоряжение Правительства РФ от 15 апреля 2021 г. № 996-р представляет собой акт, который устанавливает перечень программ, стратегий и иных подобных документов, которые должны быть разработаны для развития арктических территорий. Указанный подзаконный акт в первую очередь формирует систему подзаконных актов и позволяет вести единую политику в развитии северных территорий.

Указ Президента Российской Федерации от 05.03.2020 № 164 устанавливает общие начала, на основе которых должно проводиться развитие российской Арктики за счет государственного вмешательства. В статье 7 рассматриваемого указа устанавливается, что ключевыми проблемами Арктики являются сокращение населения и низкий уровень развития инфраструктуры. Обе указанные проблемы взаимосвязаны, так отсутствие возможности быстрого отъезда в иной, более развитый регион, вынуждает жителя Арктической зоны Российской Федерации сменить место жительства в пользу более подходящего южного региона.

Для разрешения указанных проблем подготовлена специальная стратегия развития Арктики — Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645. Данный документ устанавливает конкретный перечень мер, за счет которых к 2035 году будут сформированы условия, ведущие к значительному повышению привлекательности Российской Арктики в качестве постоянного места проживания. В то же время в рамках данного акта термин «коренной малочисленный народ» используется лишь 3 раза. Указанный факт свидетельствует о недооценке коренных малочисленных народов в развитии Арктики.

Канада в рамках своей арктической и северной политики отказывалась от восприятия в качестве основного субъекта развития Арктики коренных народов. Явный переход к переориентации Канады можно отметить на данный момент, так, канадское правительство отдает себе отчет, что действующее в прошлые эпохи дискриминирующее законодательство по отношению к коренным народам севера страны не позволило обеспечить должное развитие Арктики, так что необходимы перемены и усиление влияния коренных народов [8]. В рамках канадской арктической стратегии Канада ставит перед собой цель в виде расширения взаимодействия региональных ассоциаций коренных народов и корпораций развития, торговых палат и иных организаций, способствующих развитию региона.

В рамках Российской Федерации следует также отметить исследование Проектного офиса развития Арктики «Социально-психологические факторы совершения миграции в регионах АЗРФ» [9]. В соответствии с указанным следует отметить, что 59 процентов респондентов не планируют покинуть Арктическую зону Российской Федерации, так, именно среди родившихся в Арктике чаще всего встречается данная позиция. Это в первую очередь обусловлено любовью к малой родине и акклиматизацией к арктическому климату. У коренных малочисленных народов указанные причины прослеживаются более ярко в связи с особым отношением к территории проживания и традициям, непосредственно связанными с арктическими условиями. Таким образом, именно коренные малочисленные народы представляют собой такую группу населения, которая, во-первых, наименее подвержена релокации в другие регионы и, во-вторых, заинтересована в развитии северных регионов.

Также следует отметить, что за последнее десятилетие в Российской Федерации значительно повысилась роль внутреннего туризма. Общее число туристов по внутреннему туристическому потоку в 2023 году выросло более чем 15 % [10]. В то же время самобытная культура коренных малочисленных народов севера России является одним из ключевых элементов рекреационного комплекса арктического региона.

В связи с указанными факторами, на наш взгляд, следует дополнительно разработать подзаконный акт, направленный на вовлечение коренных малочисленных народов в развитие арктических территорий. Основой акта должно стать вовлечение коренных малочисленных народов именно в рекреационную деятельность северных регионов Российской Федерации.

Так, в своей основе подзаконный акт должен обязывать комитеты по развитию туризма субъектов Российской Федерации разрабатывать совместные рекреационные программы с ассоциациями малочисленных коренных народов. Сам подзаконный акт не должен устанавливать конкретные требования к программам, так, в первую очередь он должен носить декларативный характер. Следует ввести следующие цели рассматриваемого подзаконного акта в его преамбулу: «Настоящий акт ставит перед собой следующие цели: вовлечение арктических коренных малочисленных народов в развитие туристического сектора Российской Федерации, повышение осведомленности населения Российской Федерации о самобытной культуре коренных малочисленных народов севера, а также развитие Арктического региона в целом». В то же время следует указать сроки реализации программы аналогичные срокам, установленным Указом Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645, а также сделать ставку на власти субъектов Российской Федерации. Так, субъекты Российской Федерации непосредственно взаимодействуют с ассоциациями коренных малочисленных народов, отдают отчет об инфраструктурных возможностях региона, а также должным образом оценивают финансовые возможности региона и потенциальные выгоды от введения тех или иных рекреационных программ.

Однако предоставление лишь обязанности разработать рекреационную программу не станет должным стимулом для развития рекреационной сферы. Отказ от широкой автономии в рамках акта также недопустим, т.к. централизованное регулирование не способно должным образом обеспечить исполнение поставленных целей, что было подтверждено канадским опытом. В связи с этим следует ввести федеральное финансирование для наиболее

эффективных программ. Определение эффективности той или иной программы должно осуществляться посредством проведения специального конкурса схожего по своей сути с «Конкурсом видеороликов регионов России 2024», проводимому в рамках Международная выставки туризма и индустрии гостеприимства [11]. Так, на его основе потенциальный потребитель рекреационных услуг сможет узнать о наличии тех или иных программ, а федеральные власти оценить их качество.

Таким образом, коренные народы представляют собой один из ключевых элементов развития арктического региона. Российская Федерация в рамках разработки стратегии развития Арктики должна не только обеспечивать защиту прав коренных малочисленных народов, но также делать ставку на развитие регионов страны за счет взаимодействия их ассоциаций и местного самоуправления, субъектов Российской Федерации, а также государственных корпораций. Указанная необходимость в первую очередь обусловлена заинтересованностью коренных народов Арктики в развитии региона и наличием их самобытной культуры, являющейся неотъемлемой частью рекреационного комплекса Арктики. В то же время следует сформировать подзаконный акт, направленный на вовлечение коренным малочисленных народов в развитие рекреационной отрасли Арктики. Указанный акт должен носить декларативный характер с целью предоставления автономии властям субъектов Российской Федерации в сфере формирования рекреационных программ. Однако следует установить дополнительное поощрение для показавших свою эффективность рекреационных программ. Установление эффективности программ следует реализовать посредством проведения специальных конкурсов схожих с аналогами, проводимыми в рамках Международной выставки туризма и индустрии гостеприимства, в т.ч. «Конкурса видеороликов регионов России 2024».

Пристатейный библиографический список.

1. Декларация Организации Объединенных Наций о правах коренных народов от 13 сентября 2007 года // Официальный сайт Организации Объединенных Наций. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/indigenous_rights.shtml (дата обращения: 10.03.2024);
2. Федеральный закон «О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации» от 30.04.1999 N 82-ФЗ // СПС «Консультант Плюс», URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22928/ (дата обращения: 10.03.2024);
3. Федеральный закон «О территориях традиционного природопользования коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации» от 07.05.2001 N 49-ФЗ // СПС «Консультант Плюс», URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_31497/ (дата обращения: 10.03.2024);
4. Гладун Елена Федоровна, Задорин Максим Юрьевич, Горбунова Антонина Иосифовна Региональные практики защиты прав коренных малочисленных народов российской Арктики // Вопросы государственного и муниципального управления. 2023. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/regionalnye-praktiki-zaschity-prav-korennyh-malochislennyh-narodov-rossiyskoj-ark-tiki> (дата обращения: 10.03.2024);
5. Распоряжение Правительства РФ от 15 апреля 2021 г. № 996-р «Об утверждении единого плана мероприятий по реализации Основ государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 года и Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» // СПС «Консультант Плюс», URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_382471/ (дата обращения: 10.03.2024);
6. Указ Президента Российской Федерации от 05.03.2020 № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» // СПС «Консультант Плюс», URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_347129/ (дата обращения: 10.03.2024);
7. Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» // СПС «Консультант Плюс», URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_366065/ (дата обращения: 10.03.2024);
8. Рамочная северная и арктическая программа Канады // Официальный сайт правительства Канады, URL: <https://www.gcaanc-cirnac.gc.ca/eng/1560523306861/1560523330587> (дата обращения: 10.03.2024);
9. Исследование Проектного офиса развития Арктики «Социально-психологические факторы совершения миграции в регионах АЗРФ» // Официальный сайт Проектного офиса развития Арктики, URL: <https://porarctic.ru/ru/events/polovina-zhiteley-azrf-planiruyut-ostavatsya-zhit-i-rabotat-v-arktike-issledovanie-pora/> (дата обращения: 10.03.2024);
10. Туристическая статистика Российской Федерации // Официальный сайт Федеральной государственной службы статистики, URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Turpotok_01-2024.xlsx (дата обращения: 10.03.2024);
11. «Конкурс видеороликов регионов России 2024» // Официальный сайт Международной выставка туризма и индустрии гостеприимства, URL: <https://mitt.ru/ru/> (дата обращения: 10.03.2024).



РАЗДЕЛ III. ИНОСТРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Для цитирования: Кадовб Н.С., Ибрагимов И.Р.О. Правовое регулирование арктической добычи минеральных ресурсов: особенности лицензирования в Гренландии / Науч.рук. Я.Е. Бразовская, доцент кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 51-56.

Кадовб Н.С.

Kadovb N.S.

*Студент 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Ибрагимов И.Р.О.

Ibragimov I.R.O.

*Студент 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Научный руководитель:

Бразовская Я.Е.,

Brazovskaya Y.E.

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

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АРКТИЧЕСКОЙ ДОБЫЧИ МИНЕРАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ: ОСОБЕННОСТИ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ В ГРЕНЛАНДИИ

Аннотация. В настоящей статье авторы проводят анализ законодательства Гренландии о добыче полезных ископаемых. Для выявления особенностей правового регулирования был использован историко-правовой метод. Были проанализированы основные акты Гренландии в сфере регулирования добычи полезных ископаемых, а также рассмотрены точки зрения иностранных ученых-правоведов на особенности добычи полезных ископаемых в Арктике, в том числе в Гренландии. Были обозначены ключевые этапы взаимоотношений Гренландии и Дании, в том числе установлено влияние исторической перспективы на нынешнее законодательство Гренландии. Было рассмотрено законодательство Гренландии, касающееся гренландской автономии в рамках Королевства Дании. Были установлены ключевые положения законодательства о самоуправлении Гренландии, касающиеся субсидирования Гренландии Данией, а также указан способ расчета размера субсидий на основе доходов от добычи полезных ископаемых в Гренландии. Рассмотрена система лицензирования и содержание актуальных лицензий на добычу арктических полезных ископаемых в Гренландии. Установлено соотношение лицензии и договора, выявлены особенности лицензий с точки зрения административного и договорного права. Обозначены ключевые положения последних предоставленных правительством Гренландии лицензий, в т.ч. влияние на них иностранного законодательства и Полярного кодекса Международной морской организации. Среди отрицательных факторов, влияющих на инвестиционную привлекательность Гренландии, в первую очередь обозначено действие положений лицензии во времени и отсутствие специальных механизмов защиты лицензиата.

Ключевые слова: законодательство Гренландии, добыча полезных ископаемых, полярное право, Арктика, лицензирование, горная промышленность.

LEGAL REGULATION OF ARCTIC MINERAL RESOURCE EXTRACTION: PECULIARITIES OF LICENSING IN GREENLAND

Abstract. In the present article the authors analyze Greenlandic legislation on mining. The historical-legal method was used to identify the peculiarities of legal regulation. The main acts of Greenland in the field of regulation of mineral extraction were analyzed, as well as the points of view of foreign legal scholars on the peculiarities of mineral extraction in the Arctic, including Greenland, were considered. Key stages in the relationship between Greenland and Denmark were outlined, including the influence of the historical perspective on current Greenlandic legislation. Greenlandic legislation concerning Greenlandic autonomy within the Kingdom of Denmark was examined. Key provisions of Greenland's self-government legislation relating to Danish subsidies to Greenland were established, and the method of calculating the amount of subsidies based on Greenlandic mining revenues was outlined. The licensing system and the content of current licenses for Arctic mineral extraction in Greenland are examined. The correlation between license and contract is established, and the features of licenses from the point of view of administrative and contract law are identified. The key provisions of the most recent licenses granted by the Greenlandic government, including the impact of foreign legislation and the Polar Code of the International Maritime Organization, are outlined. Among the negative factors affecting Greenland's investment attractiveness, first of all, the validity of the license provisions over time and the absence of special protection mechanisms for the licensee are identified.

Keywords: Greenlandic law, mineral extraction, polar law, Arctic, licensing, mining industry.

С усилением развития ресурсодобывающих технологий, позволяющих осуществлять добычу минеральных ресурсов в высоких широтах, перед международными корпорациями в сфере добычи полезных ископаемых формируются новые перспективы развития. Торговое судоходство в высоких широтах также претерпевает значительные изменения за счет уменьшения площади морского льда и развития инфраструктуры. Указанные факторы свидетельствуют о новом витке развития арктической ресурсодобывающей промышленности и Арктики в целом. Стоит отметить, что унифицированное определение Арктики как таковое отсутствует. В то же время для его установления можно отметить ряд критериев, обозначенных Программой арктического мониторинга и оценки (АМАР):

- Полярный критерий;
- Климатический критерий;
- Растительный критерий;
- Океанографический критерий [1].

Среди указанных критериев именно полярный критерий имеет наиболее стабильный характер, т.к. растительный, климатический и океанографический критерии в первую очередь связаны с особенностями флоры и фауны, а не координационными характеристиками. В связи с этим в соответствии с полярным критерием под Арктикой в рамках настоящего исследования следует понимать территорию, находящуюся за северным полярным кругом (территории севернее 66°32' с.ш.).

На данный момент в связи с изменением климата и развитием ледового судоходства, а также высокими рисками судоходства в иных регионах, например, в Красном море, использование арктических вод представляет собой приоритетное направление развития сферы торгового судоходства. Примером этому служит развитие Северного морского пути Российской Федерацией. Не только Россия, но и другие государства ставят своей целью улучшение морской инфраструктуры и формирование стабильной системы морских перевозок. Дания как арктическое государство имеет ряд программ по развитию сферы арктического судоходства. Следует отметить развитие датского законодательства, касающегося защиты судов и безопасного плавания в Арктике, в частности за прошлое десятилетие были разработаны новые приказы и технические регламенты о безопасном плавании арктическом регионе [2]. Указанные изменения в первую очередь связаны с повышенной заинтересованностью Дании в развитии Гренландии, в том числе в её ресурсодобывающей отрасли. Так, наличие залежей различных ресурсов также обеспечивает высокую роль Арктики. Арктический регион обладает значительными запасами угля, нефти, газа и т.д. Среди ключевых источников добычи необходимо выделить Гренландию. Указанный регион содержит множество ресурсов в виде золота, молибдена, никеля, элементов платиновой группы, редкоземельных металлов [3].

Рассматривая вопрос правового регулирования добычи различных ресурсов в рамках Арктики, необходимо непосредственно обратиться к полярному праву. Полярное право регулирует различные правоотношения, связанные и/или возникающие в полярных областях Земли, в том числе по добыче полезных ископаемых, защите полярной окружающей среды и т.д. В то же время в качестве объекта науки полярного права выступает также и Антарктика. Оба региона имеют различные правовые режимы, хоть в обоих пространствах действует единый Полярный кодекс Международной морской организации [4]. Правовой режим Антарктики в первую очередь регулируется Договором об Антарктике 1959, а также иными международными соглашениями обязательного характера, направленными на защиту региона. Юридическое регулирование Арктики представляет собой более сложную систему, так, ключевое значение имеют национальные акты государств [5]. Также необходимо отметить Конвенцию о морском праве 1982 года (далее КМП-82), которая определяет общие положения о делимитации морских пространств, в т.ч. и в Арктике.

В то же время ряд государств имеют значительные претензии на пространства арктического региона. Королевство Дания (а равно Королевство) имеет множество притязаний на центральную часть Северного Ледовитого океана.¹ Королевство имеет указанные притязания в первую очередь в связи со своими арктическими территориями – Гренландией. На данный момент Гренландия и Фарерские острова в составе Королевства представляют собой

¹ Указанные притязания достигаются в первую очередь через заявление, направленное Королевством в Международный орган по морскому дну. Международный орган по морскому дну имеет множество комиссий, из которых наибольшее значение имеет Комиссия по границам континентального шельфа.

автономные территории. На особый статус указанных территорий также указывает и их отношение к Европейскому Союзу (далее ЕС), в частности они не являются частями ЕС. Гренландия в рамках ЕС представляет собой страну с особым статусом - ассоциированную зарубежную страну с таможенными привилегиями. Сложный правовой статус Гренландии значительно усложняет правовое регулирование добычи ресурсов и требует дополнительного рассмотрения.

Прежде чем рассмотреть основные акты, регулирующие положение Гренландии в рамках Королевства и добычу ресурсов в её рамках, следует обозначить особенности исторического развития взаимоотношений Гренландии и Дании.

Коренным населением Гренландии считаются калаалиты и датчане, также на территории располагались поселения норвежцев, но в количестве, которое не способно повлиять на формирование должного уровня инфраструктуры для развития внешней торговли и достижения минимальной автономии.

Первостепенным моментом в рамках первоначальной колонизации можно назвать 1774 год, когда вместе с датской монополией в области парусного спорта и торговли был создан Королевский торговый департамент Гренландии (Den Kongelige Grønlandske Handel, KGH) [6].

Управление колонией за счет торгового департамента не позволило должным образом отразить интересы жителей Гренландии, что вызвало развитие коррупции, снижение заинтересованности местного населения во взаимодействии с государственными органами. Только после освещения указанных выше проблем в СМИ, в частности, в работах Людвиг Милюса-Эриксона, и противостоянии церкви фискальному аппарату статус Гренландии в 1908 году был пересмотрен. Указанные изменения были осуществлены с целью предоставления большей автономии Гренландии, так, были созданы муниципальные советы, избираемые демократическим путем [7].

Вторая мировая война привела к замедлению процессов, направленных на предоставление большей самостоятельности Гренландии. В связи с этим лишь в 1953 году Гренландия получила статус графства в рамках Королевства и двух официальных представителей в датском парламенте. Хотя Гренландия и является частью Королевства Дания, можно отметить стремление Гренландии к снижению над ней контроля Дании и обретению независимости. Например, в 1985 году на основе ранее проведенного референдума Гренландия, с согласия правительства Королевства Дания, вышла из ЕС.

Современное законодательство также предусматривает ряд правовых актов, непосредственно определяющих статус Гренландии, отметим некоторые из них:

- Закон «О самостоятельности Гренландии» (Act on Greenland Self-Government Act No. 473 of 12 June 2009) [8];
- Закон «О минеральных ресурсах» (Mineral Resources Act, Greenland Parliament Act No. 7 of 7 December 2009) [9].

Ведущее положение из представленных актов имеет в первую очередь Закон «О самостоятельности Гренландии», который устанавливает компетенцию ключевых органов Гренландии в сфере законодательной и исполнительной власти, закрепляет гренландский язык в качестве основного и т.д. В то же время в рамках вопроса добычи ресурсов и прав Дании на арктические пространства ключевое значение имеют статьи 7, 8 и 21, из положения которых следует, что доходы от деятельности по добыче полезных ископаемых в Гренландии передаются органам самоуправления Гренландии.

При этом стоит отметить, что Королевство осуществляет поддержку Гренландии посредством субсидирования органов местного самоуправления по специальному правилу. Так, в случае если общий доход самоуправления составляет сумму более 75 миллионов датских крон (данная сумма ежегодно индексируется в связи с инфляцией и иными экономическими процессами), то сумма субсидий снижается на сумму, соответствующую половине общего дохода.

В то же время в соответствии с Законом «О самостоятельности Гренландии» в случае согласования решения о независимости между датским правительством и органами исполнительной и законодательной власти Гренландии, а также при одобрении этого решения референдумом, Гренландия получит независимость. Основными сдерживающими факторами являются, во-первых, наличие субсидий и, во-вторых, высокая заинтересованность Королевства в сохранении Гренландии в своем составе, как следствие, сохранение доступа к гренландским ресурсам.

Важно указать, что современное положение правового регулирования добычи ресурсов в Гренландии является неоднозначным и в некоторой степени достаточно рисковым для потенциальных инвесторов. Для установления правового режима добычи ресурсов в Гренландии следует обратиться к Закону «О минеральных ресурсах» и работе Расмуса Грёнведа Нильсена и Вайбы Гарф Ульфбек «Лицензии на разработку минеральных ископаемых в Гренландии: проблемы модификации» [10]. Указанная работа датских ученых-правоведов характеризует основные источники национального права Гренландии в сфере добычи полезных ископаемых, а также обозначает ключевые аспекты правового регулирования, требующие модификации. В то же время необходимо отметить, что Расмус Грёнвед Нильсен и Вайб Гарф Ульфбек являются специалистами в сфере административного и договорного права, что позволяет им анализировать положения законов о концессиях и лицензировании на высоком уровне.

Закон «О минеральных ресурсах» в соответствии со статьей 1 ставит своей целью обеспечение надлежащей эксплуатации минеральных ресурсов и использования недр для хранения или целей, связанных с деятельностью по добыче минеральных ресурсов, а также регулирование вопросов, имеющих важное значение для деятельности по добыче минеральных ресурсов и недропользованию.

Указанная цель в первую очередь обеспечивается за счет системы лицензирования. Лицензия представляет собой не только документ, подтверждающий право лица на проведение определенной деятельности, но и по своей сути концессию. Концессия не представляет собой контракт в прямом смысле, так, к ней не могут быть применены общие принципы договорного права в прямом понимании. Авторы считают, что это в первую очередь связано с административным характером решения о выдаче лицензии. Но при рассмотрении лицензии можно отметить наличие элементов договора.

На наш взгляд, разрабатывая проект закона, связанного с привлечением инвестиций, законодатель должен не только обеспечить соблюдение национальных интересов, но и сформировать должный уровень инвестиционной привлекательности. Закон «О минеральных ресурсах» значительно ограничивает лицензиата. Это вытекает из особенностей ряда норм, имеющих бланкетный характер или предоставляющих значительные полномочия исполнительной власти.

Закон «О минеральных ресурсах» разделяет лицензии по цели получения. Можно выделить лицензии на разведку минеральных ресурсов, эксплуатацию минеральных ресурсов, разведку и эксплуатацию минеральных ресурсов, недропользование и т.д. В зависимости от цели получения лицензии применяются специальные правила о вычислении срока лицензии, возможности ее продления и иные положения, регламентированные в части 6 и 7 Закона «О минеральных ресурсах». Необходимо отметить, что срок опять же будет устанавливаться по усмотрению исполнительной власти, так что размытые критерии установления срока лицензии оказывают отрицательное влияние на инвестиционную привлекательность.

По общему правилу раздела 15 части 4 Закона «О минеральных ресурсах» лицензия имеет неисключительный характер. Указанное правило действует не аналогично двойной аренде, по которой земельный участок сдавался нескольким независимым лицам, но имеющим по отношению к данному участку различные цели, не противоречащие друг другу. В данном случае закон устанавливает, что нескольким лицензиатам может быть выдана аналогичная лицензия на один и тот же участок, например, на добычу минеральных ресурсов.

В то же время Закон «О минеральных ресурсах» имеет и иные положения, которые непосредственно не касаются содержания основных положений лицензии. Так, можно отметить ряд положений, которые можно объединить по их непосредственной цели, в частности можно выделить следующие разделы:

- Разделы, направленные на сохранение окружающей среды;
- Разделы, направленные на поддержание занятости гренландцев;
- Разделы, обеспечивающие безопасность труда на земле и на морских объектах.

Значительное число норм, направленных на защиту трудовых прав гренландцев, в рамках гренландского законодательства соответствует датской традиции.

В кризис 80-х годов Королевство столкнулось со снижением торгового флота. В ходе реформирования законодательства о государственной регистрации судов Королевством были адаптированы нормы Норвежского королевства о международном реестре судоходства. Но в то же время при регистрации судна в Датский международный регистр судов (DIS) в качестве

критерия указывалось обязательное наличие в составе экипажа датских граждан [11]. Так и в подразделе 1 раздела 18 Закона «О минеральных ресурсах» устанавливается, что в лицензии обязательно устанавливается то, в какой мере лицензиат должен использовать гренландскую рабочую силу. Но из указанного правила есть исключение: «лицензиат может использовать иностранную рабочую силу, если рабочая сила с аналогичной квалификацией не существует или недоступна в Гренландии».

В то же время для установления особенностей правоприменительной практики следует также рассмотреть конкретные лицензии, выданные гренландским правительством. Обратим внимание на лицензию № 2021-08, выданную Dundas Titanium A/S на земли Стинбси [12], и лицензию № 2020-54, выданную Tanbreez Mining Greenland A/S на земли Кринглерн (Киллават Аланггуат, южная Гренландия) [13].

Обе лицензии имеют схожий характер, ключевым отличием являются положения, указывающие на территорию эксплуатации, виды ресурсов и т.д. Иные правила, установленные в лицензиях, аналогичны друг другу.

Большая часть положений касается выплаты роялти, но в то же время присутствует значительное число пунктов, касающихся надзора, уведомления гренландского правительства и мер, направленных на обеспечение безопасности и сохранение окружающей среды. Можно отметить статью 26 лицензии № 2021-08 (для лицензии № 2020-54 – статья 27), которая устанавливает специальные требования к судам, в частности они должны соответствовать Полярному кодексу Международной морской организации. В обеих лицензиях срок лицензии составляет 30 лет с возможностью продления до 50 лет. Ранее упоминалась обязанность лицензиата в виде найма гренландских рабочих, в контракте указанная обязанность дублируется с указанием на поддержку обучения новых кадров. Так, лицензиат обязуется в соответствии со статьями 10 и 15 обеих лицензий поддерживать обучение необходимых ему специалистов среди гренландцев, а также предоставить план обучения. Таким образом, правительство Гренландии не только обеспечивает финансовую стабильность за счет роялти, но и формирует рабочую базу для дальнейших ресурсных изысканий.

Но ряд положений обеих лицензий имеет спорный характер, что также отмечают Расмус Грэнвед Нильсен и Вайб Гарф Ульфбек. Можно выделить статьи 2 и 34 рассматриваемых лицензий. По своей сути они устанавливают, что Министерство минеральных ресурсов¹ подчиняется, а лицензия регулируется законодательствами Дании и Гренландии, действующими в любой момент времени. Так, в рамках законодательной деятельности может быть разработан новый закон или поправки к существующим актам, которые значительно ограничат права лицензиата. Указанный характер действия норм не имел бы столь отрицательный характер, если бы одной из сторон лицензии не было Правительство Гренландии, т.е. по своей сути государство. Также сложно предвидеть, как будет работать лицензия в случае получения Гренландией независимости в будущем. В рамках лицензии не предусмотрена специальная процедура, способная обеспечить защиту прав лицензиата в указанных случаях, что значительно снижает инвестиционную привлекательность Гренландии.

Таким образом, Гренландия представляет собой автономную часть Королевства Дания, имеющую значительную историю развития системы самоуправления. Заполярный район создает сложные условия для добычи и транспортировки полезных ископаемых. Но в настоящее время арктическая зона становится все более привлекательной с точки зрения применения инновационных технологий, изменения климата и наличия большого количества полезных ископаемых на ее территории, в т.ч. и Гренландии. Гренландское законодательство о лицензировании и добычи полезных ископаемых в первую очередь направлено на обеспечение национальных интересов, предоставляет значительные полномочия государственным органам и возможность злоупотребления за счет изменения законодательства, что оказывает отрицательное влияние на инвестиционную привлекательность региона.

Пристатейный биографический список:

1. Yoshifumi Tanaka, Rachael Lorna Johnstone, Vibe Ulfbeck Polar Legal System // The Routledge Handbook of Polar Law. URL: <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781003404828-4/polar-legal-system-yoshifumi-tanaka-rachael-lorna-johnstone-vibe-ulfbeck?context=ubx&refId=de837ee4-9030-4c37-ba0a-fa3ec3112742> (дата обращения: 12.02.2024).
2. Статья «Арктический регион» // Официальный сайт Морского министерства Дании. URL: <https://dma.dk/safety-at-sea/the-arctic-region> (дата обращения: 12.02.2024).

¹ Ключевой орган надзора за лицензиатом, подчиняющийся Правительству Гренландии

3. Кондратьев В.Б. Минеральные ресурсы и будущее Арктики // Горная промышленность. 2020. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mineralnye-resursy-i-budushee-arktiki> (дата обращения: 12.02.2024).
4. Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Резолюция MSC.385(94) от 21 ноября 2014 года) // СПС «Консорциум Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/420376046> (дата обращения: 14.02.2024).
5. *Alan D. Hemmings, Timo Koivurova* International Regulation of Mineral Resources Activities in the Polar Regions // The Routledge Handbook of Polar Law. URL: <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781003404828-22/international-regulation-mineral-resources-activities-polar-regions-alan-hemmings-timo-koivurova?context=ubx&refId=a2d747d5-6f9d-439f-8eef-b8da534a0da3> (дата обращения: 13.02.2024).
6. *Sune Klinge, Helle Krunke, Manasse Lars Mikaelson, Natuk Lund Olsen* The Evolving Constitution of Greenland // The Routledge Handbook of Polar Law. URL: <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781003404828-35/evolving-constitution-greenland-sune-klinge-helle-krunke-manasse-lars-mikaelson-natuk-lund-olsen?context=ubx&refId=2f786d99-a154-4d61-8f7f-4977e8ced35a> (дата обращения: 14.02.2024).
7. Гехт Антон Борисович, Соловьева Валерия Андреевна Предпосылки формирования самоуправления Гренландии на рубеже XIX-XX вв // Петербургский исторический журнал. 2021. №2 (30). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/predposylki-formirovaniya-samoupravleniya-grenlandii-na-rubezhe-xix-xx-vv> (дата обращения: 09.02.2024).
8. Act on Greenland Self-Government Act No. 473 of 12 June 2009 // Официальный сайт ФАО. URL: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC199526/> (дата обращения: 14.02.2024).
9. Mineral Resources Act, Greenland Parliament Act No. 7 of 7 December 2009 // Официальный сайт Министерства минеральных ресурсов Гренландии. URL: <https://govmin.gl/exploitation/get-an-exploitation-licence/mineral-resources-act/> (дата обращения: 14.02.2024).
10. *Rasmus Grønved Nielsen, Vibe Ulfbeck* Mineral Exploitation Licences in Greenland // The Routledge Handbook of Polar Law. URL: <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781003404828-41/mineral-exploitation-licences-greenland-rasmus-gr%C3%B8nved-nielsen-vibe-ulfbeck?context=ubx&refId=610d629c-25f3-4c93-b59f-f26054d2849e> (дата обращения: 16.02.2024).
11. *Mukherjee, P.K., Brownrigg, M.* (2013). Nationality and Registration of Ships: Concept and Practice. In: *Farthing on International Shipping*. WMU Studies in Maritime Affairs, vol 1. Springer, Berlin, Heidelberg. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-642-34598-2_11 (дата обращения: 20.01.2023)
12. Лицензия № 2021-08, выданная Dundas Titanium A/S на земли Стинбси // Официальный сайт Министерства минеральных ресурсов Гренландии. URL: <https://govmin.gl/wp-content/uploads/2021/01/Exploitation-licence-2021-08-Dundas.pdf> (дата обращения: 16.02.2024).
13. Лицензия № 2020-54, выданная Tanbreez Mining Greenland A/S на земли Кринглерн // Официальный сайт Министерства минеральных ресурсов Гренландии. URL: <https://govmin.gl/wp-content/uploads/2020/09/Exclusive-Exploitation-Licence-Tanbreez-Mining-Greenland-2020-54.pdf> (дата обращения: 16.02.2024).



РАЗДЕЛ IV. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Для цитирования: Белкина Т.Р., Кочанова А.В. Проблемы расширения многосторонних договоров в сфере морских перевозок / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 57-60.

Белкина Т.Р.

Belkina T.R.

*Студентка 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Кочанова А.В.

Kochanova A.V.

*Студентка 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Научный руководитель:

Цветкова Ю.С.

Tsvetkova Yu.S.

*старший преподаватель кафедры Международного и морского права,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова*

**ПРОБЛЕМЫ РАСШИРЕНИЯ МНОГОСТОРОННИХ ДОГОВОРОВ В СФЕРЕ
МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

Аннотация. В статье рассматриваются ключевые вопросы правового поля международных морских перевозок грузов. Особое внимание уделяется проблемам расширения многосторонних договоров в сфере морских перевозок. Рассматривается проблема неоднозначности международных соглашений на примере международно-правового режима Арктики.

Ключевые слова: морские перевозки, международные перевозки, международные многосторонние договоры, правовое регулирование, торговое мореплавание, судоходство.

**PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL SEA CARGO
TRANSPORTATION**

Abstract. The article discusses key issues of the legal field of international maritime transport of goods. Particular attention is paid to the problems of expanding multilateral agreements in the field of maritime transport. The problem of ambiguity of international agreements is considered using the example of the international legal regime of the Arctic.

Keywords: maritime transport, international transport, international multilateral treaties, legal regulation, merchant shipping, shipping.

Международная морская перевозка является гражданско-правовой сделкой, именно поэтому её необходимо относить к предметам международного частного права. В связи с чем можно утверждать о совпадении системы источников правового регулирования морских перевозок и системы источников международного частного права.

В контексте развития современного правового поля можно выделить четыре основных источника правового регулирования международных морских перевозок:

1. «Гаагские правила» – первая Международная Конвенция об унификации общих правил о коносаментях. Конвенция включает 16 статей, наиболее важные термины в рамках морских перевозок. Гаагские правила устанавливают обязанности, возлагаемые на перевозчика, а также учитывают обстоятельства, при которых с перевозчика будет снята ответственность за потерю или порчу;

2. «Правила Гааги - Висби» (Гаагские правила от 1968 года) – основная конвенция, применяемая в большинстве государств для регулирования морских перевозок грузов;

3. «Конвенция Организации Объединённых Наций о морской перевозке» («Гамбургские правила», 1978 г.) – схожие по своему содержанию с Гаагскими правилами, однако, Гамбургские правила больше ужесточают ответственность перевозчика. Помимо этого, в Гамбургских правилах понятийный аппарат гораздо больше, а также даны более подробные требования к форме и содержанию коносамента;

4. Конвенция Организации Объединённых Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов («Роттердамские правила», 2009) – международный договор в сфере правового регулирования морских перевозок, который включает возможность использования иных видов транспорта. Помимо этого, одним из существенных нововведений стал комплекс норм, посредством которого регулируется электронный обмен информацией при осуществлении морских перевозок [5].

Отдельно необходимо выделить и внутренние нормативно-правовые акты государств. В Российской Федерации правила международных перевозок регламентируются посредством Гражданского кодекса РФ (ст. 784, ст. 785, ст. 784, ст. 792), Кодекса торгового мореплавания, ФЗ от 08.11.2007 №261 «О морских портах в Российской Федерации», ФЗ от 31.07.1998 №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации». Отдельно можно подчеркнуть, что правовое регулирование морских перевозок в России практически полностью соответствуют общепринятым международным стандартам.

Как показывает судебная практика, стороны договора фиксируют своё волеизъявление относительно правового регулирования в соответствующих договорах о применимом праве [4]. Для установления ответственности в случае неисполнения договора морской перевозки груза суды обращаются к положениям коносамента, которые были внесены рукописным способом. Однако, можно встретить ситуации, где экспедитор и перевозчик не установили ответственности в рамках заключения договора. Вследствие чего суды обращаются к нормативно-правовым актам, которые регламентируют морские перевозки. Как отмечают исследователи международного частного права, все детали той или иной ситуации должны определяться с помощью экспертиз [6]. Можно утверждать, что договор морской перевозки грузов – это один наиболее сложных видов транспортного договора [3].

По мнению исследователей, на сегодняшний день существует потребность в повышении эффективности действующих норм. Следует отметить, что как таковые требования к формам многосторонних международных договоров не выведены. Однако, в контексте международных правовых отношений, формирование данных требований является неоспоримо обязательной мерой. Обращаясь к практике применения международных договоров в сфере морских перевозок, можно обнаружить следующие обязательные элементы: название, преамбула, основной текст договора, заключительные статьи и постановления. Иногда договор дополняется приложениями, если они необходимы. Отсутствие какого-либо из вышеперечисленных элементов не будет влиять на юридическую значимость данного договора. Отдельно договор может включать статьи, которые регламентируют связь одного договора с другими договорами.

Проблема вступления многосторонних договоров в действие обладает рядом особенностей. Например, число уведомлений о выражении согласия на обязательность международного договора, необходимых для вступления многостороннего договора в силу.

Неоднозначность в правовом регулировании и отсутствие единообразия оказывают влияние на юридическую значимость договоров и международных перевозок грузов. Данные проблемы требуют дальнейших исследований и усовершенствования законодательства для создания более согласованных и эффективных механизмов правового регулирования. Кроме того, важно обеспечить содействие и сотрудничество всех участников переговоров и перевозчиков для разработки общих и единых правил, которые учитывали бы интересы всех сторон и обеспечивали эффективное регулирование. Только таким образом можно достичь стабильности и устойчивости в международных соглашениях и морских перевозках грузов.

Рассматривая практические примеры неоднозначности международных соглашений, можно обратиться к правовому режиму Арктики. Современный международно-правовой режим Арктики охватывает все уровни правового регулирования, включая универсальный, региональный и субрегиональный. Универсальные международные договоры определяют правовое положение объектов охраны окружающей среды в Арктике и регулируют морские пространства и различные виды деятельности. Региональные международные договоры заключаются между арктическими государствами и делают акцент на вопросах охраны окружающей среды и аварийно-спасательной деятельности. Субрегиональные международные договоры применяются для координации и оптимизации межгосударственного сотрудничества в Западной Арктике, в частности, в Баренцевом (Евроарктическом) регионе [1].

Универсальные международные договоры, распространяющиеся на арктические морские пространства, не всегда учитывают их особую природу и специфику. Необходимо

разработать более гибкий механизм, который будет учитывать уникальные характеристики арктической среды. Региональные международные договоры, несмотря на то, что они охватывают вопросы охраны окружающей среды и аварийно-спасательной деятельности, рассматривают не все аспекты сотрудничества между арктическими государствами. В контексте данного исследования необходимо отметить важность развития и совершенствования таких договоров, чтобы они в дальнейшем приобрели статус всестороннего инструмента, который осуществляет эффективное управление ресурсами и охрану окружающей среды в Арктике. В свою очередь, Субрегиональные международные договоры применяются только к Западной Арктике и не учитывают деятельность государств в Восточной Арктике и Центральной Арктике, включая район Северного полюса. Чтобы обеспечить всеобъемлющий международно-правовой режим для всего региона Арктики, следует разработать дополнительные договоры и соглашения, которые учтут интересы всех арктических государств и установить устойчивые правила использования ресурсов в данном регионе.

Международная система торговли требует эффективной организации морских перегрузок. Для обеспечения сотрудничества и регулирования данных процессов создаются многосторонние договоры. Однако в рамках расширения многосторонних договоров в сфере морских перегрузок стороны сталкиваются с различными проблемами, которые необходимо учитывать:

1. Разнообразие правовых систем. Одной из проблем расширения многосторонних договоров в сфере морских перегрузок является разнообразие правовых систем различных стран. При создании договорных отношений необходимо учитывать различия в юридических системах стран-участниц.

2. Различия в регулировании. Каждая страна имеет собственные нормы и правила, регулирующие морские перегрузки. Расширение многосторонних договоров требует согласования между странами-участницами в контексте применяемых законов, процедур и стандартов.

3. Различия интересов стран-участниц. Каждая страна имеет свои экономические и политические интересы, которые могут противоречить интересам других стран. При расширении многосторонних договоров в сфере морских перегрузок необходимо учитывать данные интересы и стремиться к поиску баланса между ними.

4. Технические и технологические проблемы. В сфере морских перегрузок существуют сложности, связанные с техническими и технологическими аспектами. В большинстве случаев страны используют разные стандарты и технологии, что создает препятствия для расширения многосторонних договоров. Необходимо разрабатывать международные стандарты и нормы, чтобы сократить данные различия и облегчить сотрудничество.

В свою очередь, проводя анализ источников правового регулирования международных морских перевозок грузов, можно увидеть отсутствие как такового единообразия. В настоящее время уже сформирована судебная практика, которая даёт возможность реализовывать определённые механизмы правового регулирования морских перевозок грузов. Как отмечают многие исследователи, современные Роттердамские правила воспринимаются весьма скептически в правовом поле регулирования международных морских перевозок. Многие перевозчики уже разработали собственные механизмы применения Гаагско-Висбийских правил, дополнив собственными формами коносаментов. Данная тенденция обуславливает создание нового правового режима, который включает единый свод правил для всех сторон международных морских перевозок грузов.

Пристатейный библиографический список.

1. Авхадеев В. Р. Многосторонние международные Соглашения, регулирующие правовой режим Арктики // Журнал российского права. 2016. №2 (230). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mnogostoronnie-mezhdunarodnye-soglasheniya-reguliruyuschie-pravovoy-rezhim-arktiki> (дата обращения: 16.12.2023).
2. Бальхаева С. Б. Многосторонние международные договоры Российской Федерации: особенности вступления в силу // Журнал российского права. 2012. №10 (190). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mnogostoronnie-mezhdunarodnye-dogovory-rossiyskoy-federatsii-osobennosti-vstupleniya-v-silu> (дата обращения: 16.12.2023).
3. Гречуха, В. Н. Международное транспортное право : учебник для бакалавриата и магистратуры / В. Н. Гречуха. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2018. — 401 с. — (Бакалавр и магистр. Академический курс). — ISBN 978-5-534-01234-7. — Текст: электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/412652> (дата обращения: 07.12.2023).
4. Косовская, В. А. Эффективность современного международно-правового регулирования морских перевозок грузов / В. А. Косовская // Вестник МПГУ. Серия: Юридические науки. — 2020. — № 4(40). — С. 46-54.

5. Сельващук, А. А. Особенности правового регулирования международной морской перевозки грузов: система источников / А. А. Сельващук // ExLegis: правовые исследования. – 2022. – № 2. – С. 30-33.
6. Холопов, К. В. Международное частное транспортное право: анализ норм международного и российского транспортного права: учеб. пособие / К. В. Холопов. – М.: Статут, 2010. – 701 с.

Для цитирования: Королева В.Д. Юрченко Д.А. Современное направление развития правового регулирования деятельности внутреннего водного транспорта / Науч.рук. Я.Е. Бразовская, доцент кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 60-63.

Королева В.Д.,

Koraleva V.D.

*Студентка 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Юрченко Д.А.,

Yurchenko D.A.

*Студентка 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Научный руководитель:

Бразовская Я.Е.,

Brazovskaya Y.E.

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

СОВРЕМЕННОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

***Аннотация.** Данная статья посвящена актуальной проблематике современного реформирования правового регулирования деятельности внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Рассматриваются основные тенденции модернизации отраслевого законодательства, в частности вопросы либерализации рынка речных перевозок, повышения безопасности судоходства и экологизации речного транспорта. Анализируются наиболее важные изменения в системе лицензирования и сертификации, техническом регулировании, а также комплекс мер по предотвращению негативного воздействия на окружающую среду. В заключении формулируются оценки перспектив дальнейшего реформирования отрасли.*

***Ключевые слова:** внутренний водный транспорт, право, судоходство, безопасность, экология.*

CURRENT DIRECTION OF DEVELOPMENT OF LEGAL REGULATION OF INLAND WATER TRANSPORT ACTIVITIES

***Abstract.** This article addresses the topical issues of modern reform of the legal regulation of inland water transport in the Russian Federation. The main trends in the modernization of industry legislation are considered, in particular the liberalization of the river transport market, improving navigation safety and greening of river transport. The most important changes in the system of licensing and certification, technical regulation, as well as a set of measures to prevent negative environmental impact are analyzed. In conclusion, assessments of the prospects for further reform of the industry are formulated.*

***Keywords:** inland water transport, law, navigation, safety, ecology.*

Актуальность темы правового регулирования деятельности внутреннего водного транспорта России определяется ключевой ролью этой отрасли в обеспечении внешнеторговых и внутрироссийских перевозок. Вместе с тем, в настоящее время назрела необходимость существенной модернизации нормативно-правовой базы, регламентирующей работу речного транспорта, с целью повышения его конкурентоспособности, безопасности судоходства и охраны окружающей среды.

Правительство РФ, ориентируясь на комплексную поддержку и развитие сектора, ставит перед российским внутренним водным транспортом амбициозные задачи по наращиванию объемов грузоперевозок. Для этого необходимо создание равных конкурентных условий по сравнению с другими видами транспорта, как, например, активное вовлечение

частных инвесторов, как это произошло в 2020 году, когда значительные портовые мощности были увеличены благодаря частным инвестициям. Также актуальным является введение механизмов государственно-частного партнерства, привлечение частных инвестиций в развитие инфраструктуры внутренних водных путей. Вместе с тем, процесс реформирования законодательства не должен наносить ущерб экологической безопасности.

Правовое регулирование деятельности внутреннего водного транспорта в России опирается на комплекс нормативных актов, в число которых входит Кодекс внутреннего водного транспорта РФ [1], а также ряд федеральных законов, направленных на регулирование различных аспектов деятельности в данной сфере. Особое внимание в правовом регулировании уделяется обеспечению безопасности на водном транспорте, что находит свое отражение в Кодексе торгового мореплавания РФ, который устанавливает правила, направленные на обеспечение безопасных условий труда и регулирует имущественные отношения. Федеральный закон «О транспортной безопасности» № 16-ФЗ устанавливает обязательные меры по оценке уязвимости объектов водного транспорта и требования к средствам обеспечения транспортной безопасности [2].

В контексте правового регулирования внутреннего водного транспорта необходимо учитывать его междисциплинарный характер, требующий комплексного подхода к правовому обеспечению и взаимодействию между различными ведомствами. Несмотря на широкий спектр нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность в этой сфере, существуют проблемы в теории и практике их применения, которые требуют дальнейшего решения. Вопросы безопасности, экологии и взаимодействия субъектов водного транспорта с государственными органами остаются в центре внимания при рассмотрении направлений реформирования и совершенствования законодательства в данной области [3; С. 165].

В целях повышения инвестиционной привлекательности портовой инфраструктуры и притока частного капитала реализуется политика постепенной концессии речных портов частным операторам на долгосрочной основе, что предполагает предоставление прав аренды причалов и перевалочных комплексов компаниям, готовым вкладывать средства в развитие портов. Дальнейшее поступательное реформирование законодательства должно быть направлено на обеспечение равных условий конкуренции между различными видами транспорта при организации грузовых перевозок. Авторы считают возможным согласиться с Домниной О. Л., Костровым В. Н. и Ничипорук А. О., считающими перспективным законодательное закрепление мультимодальных перевозок с участием внутреннего водного транспорта, упрощение и удешевление процедур перевалки грузов и оформления необходимой документации в портах и на терминалах [4; С. 152].

Вопрос обеспечения безопасности судоходства приобретает особую актуальность в современных условиях. На первый план выходят задачи комплексной модернизации всех аспектов деятельности водного транспорта с целью минимизации рисков и повышения защищенности пассажиров, экипажей судов и перевозимых грузов. Ключевым направлением является внедрение инновационных технических решений - оснащение флота передовыми системами навигации, связи, безопасности. Расширяются функции автоматизированных комплексов контроля весогабаритных параметров, радиационного контроля. Значительное внимание уделяется цифровизации процессов управления и обмена данными на водном транспорте. Наряду с технической модернизацией крайне важны вопросы подготовки высококвалифицированных кадров [5; С.16], разработка современных образовательных стандартов для специалистов морского и речного флота. Грамотные, обученные экипажи являются одним из ключевых звеньев в обеспечении безопасности судоходства [6].

Интеграция международных норм и стандартов в области обеспечения безопасности мореплавания в российское законодательство является важным направлением гармонизации правового регулирования отечественного водного транспорта с мировой практикой. Основополагающими в данной сфере выступают конвенции ИМО, в частности Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года. Ратификация Россией данных конвенций и последующее внесение изменений в отечественное законодательство позволили установить единые стандарты в отношении конструкции морских судов, их технического оснащения спасательными и сигнальными средствами, процедур подготовки и аттестации членов экипажей. Вместе с тем, интенсивное технологическое обновление морского транспорта в последние десятилетия обуславливает необходимость постоянной актуализации

существующей нормативной базы с учетом новейших достижений в сфере судостроения, навигации, связи.

Анализ правоприменительной практики в Российской Федерации позволяет выявить ключевые проблемы в толковании и реализации действующего законодательства. Особое внимание уделяется соотношению положений Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (ФЗ № 44-ФЗ) и других нормативно-правовых актов, в том числе Гражданского кодекса РФ. На сегодняшний день, закон подвергся многочисленным изменениям и дополнениям с момента его принятия, что подчеркивает динамичное развитие законодательной базы в этой области. Ведь, например, внесенные изменения касаются уточнения полномочий заказчиков, правил проведения закупочных процедур, введения новых требований к участникам закупок, а также механизмов контроля и мониторинга закупок.

И Верховный Суд Российской Федерации обращает внимание на необходимость единообразного подхода к решению споров, связанных с выполнением, изменением и расторжением контрактов, а также обеспечением исполнения обязательств и ответственности за их нарушение [7].

Перспективы развития правового регулирования в России определяются вектором цифровизации экономики и глобализации общественных отношений. Это требует кардинальной трансформации традиционных юридических подходов. Одним из ключевых направлений преобразований являются адаптация законодательства к реалиям цифровых технологий, формирование нового правосознания в условиях социальной динамики [8; С. 55].

Отдельно отметим, что в современной научной литературе выделяется ряд перспективных направлений развития правового регулирования, связанных с цифровизацией экономики и общества. Ключевым аспектом является создание благоприятных условий для обеспечения и сопровождения процессов цифрового развития, что включает совершенствование национальной информационно-коммуникационной инфраструктуры и услуг, развитие системы оказания государственных услуг на принципах проактивности и мультиканальности их предоставления, а также повышение доступности и качества образования и медицинского обслуживания с использованием современных информационных технологий [9].

Другим важным направлением выступает адаптация правового поля под новые реалии цифровой экономики, что предусматривает разработку и принятие нормативных актов, способных регулировать отношения в сфере использования цифровых технологий. Современные исследования в области права, на примере работы Пономарева О.В., подчеркивают влияние глобализации и цифровизации на налоговое право, указывая на развитие правового регулирования налоговых отношений. В работах Бразовской Я.Е. обращается внимание на важность реализации политики цифровизации морских перевозок [10]. Кроме того, правовое сознание в условиях социальной динамики претерпевает изменения, особенно в контексте правотворчества и правоприменения, где динамичное правовое сознание выступает как основной фактор [11].

Подводя итоги, следует констатировать комплексный характер процессов реформирования правового регулирования в сфере внутреннего водного транспорта в последние годы. Законодательство претерпело значительные изменения в контексте решения взаимосвязанных задач повышения безопасности судоходства, что можно заметить на примере Федерального закона от 3 апреля 2023 г. № 107-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Несмотря на определенные позитивные подвижки в указанных направлениях, сохраняется ряд нерешенных проблем, требующих дальнейшей корректировки нормативно-правового регулирования. К их числу относятся вопросы оптимизации логистических цепочек для сокращения времени доставки грузов, улучшение системы управления портовыми операциями с использованием цифровых технологий для повышения их эффективности, разработка программ по снижению углеродного следа портовой деятельности, гармонизация национальных стандартов безопасности судоходства с международными, а также стимулирование внедрения передовых экологических технологий водным транспортом.

Пристатейный библиографический список.

1. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 (с изменениями на 19 октября 2023 года) (редакция, действующая с 1 января 2024 года). // Российская газета, № 50-51, 13.03.2001. (дата обращения: 05.03.2024).
2. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16-ФЗ (последняя редакция) // Собрание законодательства РФ, 12.02.2007. – № 7. – ст. 837. (дата обращения: 07.03.2024).
3. Юсипова, Л. А. Правовое регулирование в сфере водного транспорта // Молодой ученый. – 2021. – № 9 (351). – С. 164-167. (дата обращения: 08.03.2024).
4. Домнина О. Л., Костров В. Н., Ничипорук А. О. Современное состояние, проблемы и основные направления развития логистики на водном транспорте // Научные проблемы водного транспорта. – 2022. – №. 76. – С. 141-165.
5. Правовое регулирование трудовых отношений на морском транспорте : учебное пособие / Я.Е. Бразовская. – Москва : КНОРУС, 2023. – С. 16.
6. Решение Комиссии Таможенного союза от 22.06.2011 № 688 (ред. от 03.03.2017) «О Единых типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза, Классификации пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза и форме Паспорта пункта пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза». // Официальный сайт Комиссии Таможенного союза <http://www.tsouz.ru/>, 18.07.2011.(дата обращения: 08.03.2024).
7. Обзор судебной практики применения законодательства Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 28.06.2017) // Бюллетень Верховного Суда РФ. – № 12. – декабрь, 2017. (дата обращения: 09.03.2024).
8. Куракина С. И., Мхитарян Л. Ю. О внедрении цифровых технологий в сферу государственно-правового регулирования // Проблемы права. – 2021. – № 4 (83). – С. 53-56. (дата обращения: 09.03.2024).
9. Манкевич, И. П. Цифровая экономика: особенности и принципы правового регулирования / И. П. Манкевич. — Текст : непосредственный // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – 2021 – URL: <https://pravo.by/pravovaya-informatsiya/pravo-sovremennoy-belarusi-istoki-uroki-dostizheniya-i-perspektivy/2021/tsifrovaya-ekonomika-osobennosti-i-printsiipy-pravovogo-regulirovaniya>. (дата обращения: 10.03.2024).
10. Бразовская, Я. Е. Правовое регулирование применения современных компьютерных технологий в морских портах российской Федерации // Транспортное право. — 2023. — № 2. — С. 8-12. (дата обращения: 11.03.2024)
11. Пономарев О.В., Мартянов Н.Р., Липовская К.В., Иващенко Н.Д. Перспективы развития цифровизации налоговой системы // Закон и право. — 2021. — № 9. — С. 66-69. (дата обращения: 14.03.2024).

Для цитирования: Макаров Д.И. Современное состояние правового регулирования беспилотных грузовых перевозок наземным транспортом в российской федерации / Науч.рук. Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 1(24). С. 63-67.

Макаров Д.И.

Макаров D.I.

*Студент 4 курса бакалавриата,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова,
Кафедра Международного и морского права*

Научный руководитель:

Цветкова Ю.С.

Tsvetkova Yu.S.

*старший преподаватель кафедры Международного и морского права,
ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова*

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НАЗЕМНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению современного состояния правового регулирования эксплуатации грузовых высокоавтоматизированных транспортных средств.

Ключевые слова: высокоавтоматизированное транспортное средство, беспилотные грузоперевозки, экспериментальный правовой режим, мультимодальные перевозки.

THE CURRENT STATE OF LEGAL REGULATION OF UNMANNED CARGO TRANSPORTATION BY LAND TRANSPORT IN THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. The article is devoted to the consideration of the current state of legal regulation of the operation of highly automated cargo vehicles.

Keywords: highly automated vehicle, unmanned cargo transportation, experimental legal regime, multimodal transportation.

Российская транспортная система является одной из самых развитых в мире. Несмотря на это, существует проблема, характеризующаяся несогласованностью взаимодействия транспорта, используемого в процессе мультимодальных (смешанных) перевозок. Примером такого взаимодействия является простаивание в большом количестве грузовых автомобилей, ожидающих разгрузку/загрузку на территории порта. Российская Федерация, следуя ключевым мировым тенденциям в области цифровизации логистического комплекса, занимается созданием единой цифровой экосистемы, производит роботизацию транспорта и его инфраструктуры. Данный подход должен способствовать развитию мультимодальных (смешанных) перевозок, облегчить взаимодействие между различными видами транспорта.

В области морского транспорта и портовой инфраструктуры реализуются проекты по внедрению и развитию безэкипажного судовождения и безэкипажных судов, испытываются возможности по частичному и полному удаленному управлению судном, автоматизируются операции и цифровой документооборот грузовых терминалов, рассматриваются вопросы о принятии отдельного закона об автоматизированной системе управления транспортно-логистическими центрами, вопросы о строительстве новых автомагистралей.

Ключевым видом транспорта, взаимодействующим в рамках мультимодальных (смешанных) перевозок с водным транспортом, является грузовой автомобильный транспорт. Уже 1 сентября 2025 должен вступить в силу новый федеральный закон, регулирующий эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств. Можно сказать, что на данный момент в Российской Федерации сформирован хороший фундамент, с которого в скором времени начнется полноценное внедрение высокоавтоматизированного грузового наземного транспорта и дальнейшее развитие необходимой транспортной инфраструктуры. Говоря о развитии транспортной инфраструктуры, сложно не упомянуть транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года¹. В целях этой стратегии были инициированы и реализованы многие проекты, в том числе проект строительства и реконструкции трассы М-11 «Нева», где в настоящее время происходит активное тестирование грузовых высокоавтоматизированных транспортных средств.

Указом президента Российской Федерации от 10 октября 2019 г. № 490 была утверждена другая национальная стратегия - «Национальная стратегия развития искусственного интеллекта на период до 2030 года» (далее по тексту – Стратегия)². В пункте 13 Стратегии говорится следующее: «Российская Федерация обладает существенным потенциалом для того, чтобы стать одним из международных лидеров в развитии и использовании технологий искусственного интеллекта». В стратегии появилось новое определение – «искусственный интеллект», которое в настоящее время применяется в программах, устанавливающих экспериментальные правовые режимы: программа экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» на автомобильной дороге (далее по тексту – Программа)³, программа экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации⁴.

¹ Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р "О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года" // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405410787/?ysclid=ltt47aa851493853148> (дата обращения (дата обращения: 14.03.2024 г.)

² Указ Президента РФ от 10.09.2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: https://base.garant.ru/72838946/#block_1000 (дата обращения (дата обращения: 14.03.2024 г.)

³ Постановление Правительства РФ от 17.10.2020 № 1849 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 «Нева» // Официальный интернет-портал правовой информации КОНСОРЦИУМ КОДЕКС URL: <https://docs.cntd.ru/document/352040710?ysclid=ltt4gpiolq144175260> (дата обращения 13.03.2024 г.)

⁴ Постановление Правительства РФ от 29.12.2022 № 2495 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по

Именно технология искусственного интеллекта позволяет автоматизировать транспортное средство на высокотехнологичный уровень. Исходя из этого, было введено еще одно новое определение – «высокоавтоматизированное транспортное средство».

Регулирование ВАТС по многим вопросам относится к публично-правовому регулированию. Проект Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее по тексту – Федеральный закон о ВАТС)¹ носит рамочный характер и практически не может применяться без принятия отдельных подзаконных актов, поэтому стоит рассмотреть, что в части регулирования предлагает Программа.

Программа предлагает эксплуатировать высокоавтоматизированные транспортные средства двух категорий: 1-ая категория - ВАТС, осуществляющее движение с водителем-испытателем и 2-ая категория - ВАТС, осуществляющее движение с инженером-испытателем. Движение по автомобильной дороге М-11 «Нева» допускается только с использованием ВАТС 1 и 2 категорий. В свою очередь, приложение к Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования предусматривает 5 категорий автоматизации². Движение ВАТС в рамках ЭПР на трассе М-11 «Нева» происходит только на строго определенной территории, до которой, в зависимости от автоматизации, такое транспортное средство добирается на ручном управлении либо другим транспортным средством. В рамках нынешнего правового регулирования рано говорить об осуществлении полноценных беспилотных грузовых перевозках на автомобильных дорогах, поскольку для тестирования такого транспортного средства даже в рамках экспериментального правового режима требуется человек.

К этому можно добавить определенные факторы, связанные с проблемами инфраструктуры для обеспечения движения ВАТС:

- отсутствие устойчивого покрытия автодорог сетью 4G;
- большинство ВАТС использует GPS/ГЛОНАСС, что требует дополнительное оборудование транспортной инфраструктуры;
- отсутствие дорог – северный объезд Твери на трассе М-11 «Нева» все еще не достроен. Несмотря на то, что экспериментальный режим для тестирования ВАТС уже действует, трасса М-11 «Нева» введена в эксплуатацию лишь частично. Субъектам (участникам) приходится тестировать ВАТС только на отдельных участках;
- проблемы, связанные с навигацией. Цифровые карты требуют постоянной актуализации и унификации;
- другие.

Хотя законодатель и смог создать экспериментальный режим для тестирования ВАТС, транспортная инфраструктура не позволяет полной мере осуществлять задуманное.

Стоит поговорить о положительных аспектах, которые связаны с регулированием эксплуатации ВАТС. Программа достаточно подробно формулирует требования для введения таких транспортных средств в эксплуатацию:

- ВАТС должно соответствовать обязательным требованиям, установленным техническим регламентом и Правилами ООН;
- должны быть внесены изменения в регистрационные данные транспортного средства;
- субъекты экспериментального правового режима должны соответствовать определенным требованиям;
- регистрация ВАТС в реестре оператора инфраструктуры, прохождения оценки соответствия в испытательной лаборатории;

предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: <https://base.garant.ru/406065061/?ysclid=ltt44nw7dz665757352> (дата обращения: 14.03.2024 г.)

¹ Проект Федерального закона "О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (подготовлен Минтранс России 10.06.2021) // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: <https://base.garant.ru/56880577/?ysclid=ltszdyviby508017673> (дата обращения: 14.03.2024 г.)

² Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р «О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73707148/?ysclid=ltt4qq8di1374187838> (дата обращения: 12.03.2024 г.)

– и другие.

Программа перечисляет обязанности каждого субъекта экспериментального правового режима от производителя ВАТС до оператора инфраструктуры. В ст. 10 «Ответственность изготовителя, владельца и оператора высокоавтоматизированного транспортного средства» проекта Федерального закона о ВАТС перечислены субъекты, которые несут ответственность за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу гражданина либо юридического лица. Пунктами 43 и 74 Программы расширяется перечень таких субъектов.

В феврале 2024 года Министерство транспорта Российской Федерации доработало проект Федерального Закона о ВАТС. Обновленный проект более подробно отвечает на вопрос о распределении ответственности за ДТП с беспилотным транспортным средством. Используемая в проекте формулировка, соответствует п.1 ст. 1079 «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих» Гражданского кодекса РФ¹.

Открытым остается вопрос обеспечения кибербезопасности. ВАТС постоянно фиксируют всю информацию о маршрутах, которую могут заполучить злоумышленники, а после вывести ВАТС из строя, тем самым нанеся ущерб пешеходам или другим транспортным средствам. В уголовный кодекс следует добавить виды, меры, основания, условия и порядок реализации ответственности за совершение преступлений с участием высокоавтоматизированных транспортных средств. Дополнить новыми статьями необходимо и трудовое законодательство в части взаимодействия искусственного-интеллекта и работника/водителя.

Проект Федерального закона о ВАТС будет вносить изменения лишь в специальные законы. В данном случае возникает вопрос о необходимости принятия нового специального закона, когда можно ограничиться внесением изменений в уже существующие.

Таким образом мы сталкиваемся с тем, что Программа и проект рамочного Федерального о ВАТС не обеспечены достаточной правовой базой. Отдельные положения проекта федерального закона до сих пор требует детальной проработки. Эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств уже сегодня влечет возникновение в правовом пространстве множество проблем.

С другой стороны, мы получаем положительный эффект: опыт эксплуатации ВАТС в рамках экспериментального правового режима поможет сформировать новые нормы, которые лягут в основу федеральных законов и подзаконных актов. В ближайшие годы стоит ожидать новые проекты, в рамках которых будут тестироваться грузовые ВАТС, но уже без инженеров-испытателей или водителей, однако сейчас не хватает условий для безопасного тестирования грузовых высокоавтоматизированных транспортных средств.

Пристатейный библиографический список:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) (с изм. вступившими в силу с 12.09.2023) // Официальный интернет-портал правовой информации КонсультантПлюс. URL:https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/27fb9de9d0fa6adb1f00e22c245b99251d5bd23f/?ysclid=ltt8bhtu4v388688687 (дата обращения (дата обращения: 14.03.2024 г.);
2. Проект Федерального закона "О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (подготовлен Минтрансом России 10.06.2021) // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL:<https://base.garant.ru/56880577/?ysclid=ltszdyviby508017673> (дата обращения (дата обращения: 14.03.2024 г.);
3. Указ Президента РФ от 10.09.2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: https://base.garant.ru/72838946/#block_1000 (дата обращения: 14.03.2024 г.);
4. Постановление Правительства РФ от 29.12.2022 № 2495 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: <https://base.garant.ru/406065061/?ysclid=ltt44nw7dz665757352> (дата обращения: 14.03.2024 г.);
5. Постановление Правительства РФ от 17.10.2020 № 1849 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) (с изм. вступившими в силу с 12.09.2023) // Официальный интернет-портал правовой информации КонсультантПлюс. URL:https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/27fb9de9d0fa6adb1f00e22c245b99251d5bd23f/?ysclid=ltt8bhtu4v388688687 (дата обращения (дата обращения: 14.03.2024 г.)

- сфере инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 «Нева» // Официальный интернет-портал правовой информации КОНСОРЦИУМ КОДЕКС URL: <https://docs.cntd.ru/document/352040710?ysclid=ltt4gpiolq144175260> (дата обращения: 13.03.2024 г.);
6. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р "О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года" // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405410787/?ysclid=ltt47aa851493853148> (дата обращения: 14.03.2024 г.);
 7. Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р «О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» " // Официальный интернет-портал правовой информации Гарант. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73707148/?ysclid=ltt4qq8di1374187838> (дата обращения: 12.03.2024 г.).

