



АГЕНТСТВО МОРСКОГО ПРАВА

ISSN 2619-1644

**ОКЕАНСКИЙ
МЕНЕДЖМЕНТ**

Выпуск 3(27) 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.

Трифопова 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 30.10.2024

На обложке – Одесская гавань, 1850-е годы. Фото с песчца https://ru.wikipedia.org/wiki/Одесский_порт?oldformat=true

© 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

Белобородова А.А. Агентирование в нормативных актах и практике приарктических стран	2
Воробьева Л.О. Проблема соблюдения прав человека в современном мире	5
Грозенко С.Е. Международное формирование концепции «коммунитарного права морских перевозок опасных грузов» в рамках евразийского экономического союза (ЕАЭС)	11

РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Авдыш Д.М., Грозенко С.Е. Правовое регулирование применения программного обеспечения в процессе перевозки опасных грузов путем морского судоходства	17
Ангальт А.А. Анализ последствий и влияния корпоратизации сетей на международную бизнес-политику: глобальные операторы морских терминалов	20
Ренц С.В. Типовые условия договора фрахтования яхты	35
Репида В.Д. Правовое регулирование защиты прав предпринимателей, осуществляющих деятельность на море	44
Степанова А.Р. Актуальные проблемы правового регулирования государственно-частного партнерства при подъеме затонувшего имущества в акваториях юрисдикции капитана морского порта	49

РАЗДЕЛ III. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Авдыш Д.М. Правовые аспекты статистического учета грузооборота в условиях изменения территориального состава государства	55
Лиманский Н.Н. Внедрение искусственного интеллекта: анализ правовых проблем и международный опыт	59
Милушков В.И. Генеративные предобученные трансформеры: будущие вызовы и правовое обеспечение	63
Сефиханов Д.А. Гуменюк М.А. Цифровизация портовых процессов: правовые механизмы обеспечения кибербезопасности и защиты данных	68

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Для цитирования: Белобородова А.А. Агентирование в нормативных актах и практике приарктических стран / научн.рук. д.ю.н., профессор А.С. Скаридов, заведующий кафедрой Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 3(27). С. 2-4.

Белобородова А.А.

Beloborodova A.A.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

магистрант 2 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

Научный руководитель:

Скаридов А.С.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

заведующий кафедрой Международного и морского права,

д.ю.н., профессор.

АГЕНТИРОВАНИЕ В НОРМАТИВНЫХ АКТАХ И ПРАКТИКЕ ПРИАРКТИЧЕСКИХ СТРАН

Аннотация. Данная статья посвящена анализу правового регулирования и практики применения института агентирования в приарктических государствах. Рассматриваются особенности агентских отношений в России, Канаде, США, Норвегии, Дании, Швеции, Финляндии и Исландии с учетом специфики арктического региона. Особое внимание уделяется агентированию в сферах морского судоходства, нефтегазовой отрасли и экологии. Выявлены ключевые проблемы и перспективы развития института агентирования в Арктике, включая необходимость гармонизации законодательства и внедрения инновационных технологий.

Ключевые слова: агентирование, Арктика, морское право, международное сотрудничество, приарктические страны

AGENCY RELATIONSHIPS IN THE REGULATORY FRAMEWORK AND PRACTICE OF ARCTIC COUNTRIES

Abstract. This article analyzes the legal regulation and practical application of agency relationships in Arctic countries. It examines the specifics of agency relations in Russia, Canada, USA, Norway, Denmark, Sweden, Finland, and Iceland, taking into account the unique characteristics of the Arctic region. Special attention is given to agency in maritime shipping, oil and gas industry, and environmental protection. The article identifies key challenges and prospects for the development of agency relationships in the Arctic, including the need for legislative harmonization and the implementation of innovative technologies.

Keywords: agency relationships, Arctic, maritime law, international cooperation, arctic countries

Агентирование как форма представительства играет значительную роль в коммерческих отношениях приарктических стран. В условиях растущего интереса к освоению Арктики и развитию Северного морского пути, правовое регулирование агентских отношений приобретает особую актуальность. Данная статья посвящена анализу нормативных актов и практики применения института агентирования в приарктических государствах, включая Россию, Канаду, США, Норвегию, Данию, Швецию, Финляндию и Исландию.

Агентирование в приарктических странах, как и в большинстве правовых систем, основано на концепции представительства, где агент действует от имени и в интересах принципала. Однако специфика арктического региона накладывает свой отпечаток на правовое регулирование данного института.

В России агентский договор регулируется главой 52 Гражданского кодекса РФ [1]. В соответствии со статьей 1005 ГК РФ, по агентскому договору одна сторона (агент) обязуется за вознаграждение совершать по поручению другой стороны (принципала) юридические и иные действия от своего имени, но за счет принципала либо от имени и за счет принципала.

В Канаде, являющейся одним из ключевых приарктических государств, агентские отношения регулируются как общим правом, так и гражданским правом в провинции Квебек. основополагающим принципом является фидуциарная обязанность агента действовать в наилучших интересах принципала. В провинциях и территориях Канады, имеющих выход к Арктике (Юкон, Северо-Западные территории, Нунавут), действуют также специальные нормативные акты, учитывающие особенности ведения бизнеса в северных регионах [8].

В Норвегии агентские отношения регулируются Законом об агентских соглашениях 1992 года, который имплементировал Директиву ЕС 86/653/ЕЕС о координации законодательства государств-членов в отношении независимых коммерческих агентов [9].

Особое внимание в норвежском законодательстве уделяется вопросам агентирования в сфере морских перевозок и нефтегазовой отрасли, что особенно актуально для арктического региона.

В Соединенных Штатах Америки, в частности на Аляске, агентские отношения регулируются как федеральным законодательством, так и законами штата. Важную роль играет Единообразный закон о представительстве, принятый многими штатами США. На Аляске действует также ряд специфических нормативных актов, регулирующих деятельность агентов в сфере природопользования и коренных народов Севера [11].

В Дании, контролирующей Гренландию, агентирование регулируется Законом о коммерческих агентах, который также основан на Директиве ЕС 86/653/ЕЕС. Особенности агентских отношений в Гренландии учитываются в специальном законодательстве, касающемся управления природными ресурсами и защиты прав коренного населения [3].

Швеция, как и другие скандинавские страны, регулирует агентские отношения на основе Закона о коммерческих представителях. В контексте арктической деятельности особое значение имеют нормы, касающиеся агентирования в сфере экологии и устойчивого развития северных территорий [5].

В Финляндии основным нормативным актом, регулирующим агентские отношения, является Закон о коммерческих представителях и торговых посредниках [6]. Финское законодательство уделяет особое внимание вопросам агентирования в сфере лесной промышленности и арктических технологий.

Исландия, хотя и не имеет прямого выхода к Северному Ледовитому океану, активно участвует в арктической политике. Агентские отношения в Исландии регулируются Законом о договорах, который содержит специальные положения, касающиеся представительства и агентирования.

Одной из ключевых сфер применения агентирования в Арктике является морское судоходство. Агенты играют решающую роль в обеспечении безопасности навигации, соблюдении экологических требований и координации логистических операций в суровых арктических условиях.

В России деятельность морских агентов регулируется Кодексом торгового мореплавания РФ [4]. Ст. 232 КТМ РФ определяет морского агента как лицо, которое за вознаграждение оказывает услуги по выполнению формальностей, связанных с заходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, а также другие услуги, связанные с судном.

В Канаде морское агентирование в арктических водах регулируется Законом о морском судоходстве 2001 года [8]. Особое внимание уделяется вопросам безопасности навигации и защиты окружающей среды в северных водах.

В Дании, контролирующей Гренландию, агентирование в арктическом судоходстве регулируется Законом о морской торговле [5]. Особое внимание уделяется ответственности агентов за соблюдение экологических норм и требований безопасности при проводке судов в арктических водах.

Норвежское законодательство в области морского агентирования основывается на Морском кодексе [9], который содержит специальные положения, касающиеся деятельности агентов в арктических водах.

Нефтегазовая отрасль является одним из основных драйверов экономического развития Арктики, и агентские отношения здесь имеют свою специфику. В США, в частности на Аляске, агентирование в нефтегазовой сфере регулируется как федеральным законодательством, так и законами штата. Важную роль играет Закон о лизинге минеральных ресурсов (Mineral Leasing Act), который определяет порядок предоставления прав на разведку и добычу полезных ископаемых [6].

В Российской Федерации агентирование в нефтегазовой отрасли Арктики регулируется не только общими нормами ГК РФ, но и специальным законодательством, включая Федеральный закон «О недрах» [7]. Особое внимание уделяется вопросам представительства интересов иностранных компаний при реализации арктических проектов.

В Норвегии агентирование в нефтегазовой отрасли регулируется Законом о нефтяной деятельности [9]. Закон устанавливает строгие требования к агентам, действующим в интересах нефтегазовых компаний на норвежском континентальном шельфе.

В Канаде вопросы агентирования в нефтегазовой отрасли Арктики регулируются Законом о нефтяных ресурсах Канады [8]. Закон устанавливает особые требования к агентам, представляющим интересы компаний при разработке арктических месторождений.

Экологические вопросы и устойчивое развитие являются ключевыми аспектами арктической политики всех приарктических государств. Это находит отражение и в правовом регулировании агентских отношений.

В Швеции действует Экологический кодекс, который устанавливает высокие стандарты экологической ответственности для всех субъектов экономической деятельности, включая агентов. Особое внимание уделяется вопросам агентирования в сфере экологического мониторинга и защиты биоразнообразия в арктическом регионе [10].

Финляндия приняла Стратегию Арктического региона [12], которая предусматривает активное участие агентов в реализации проектов устойчивого развития в Арктике. Агенты играют важную роль в продвижении финских «зеленых» технологий и решений для арктических условий.

Исландия, несмотря на отсутствие прямого выхода к Северному Ледовитому океану, активно участвует в арктических исследованиях и разработке экологически чистых технологий. Закон об охране окружающей среды устанавливает строгие экологические стандарты, которые должны соблюдаться агентами при реализации проектов в северных регионах.

Одной из ключевых проблем в сфере агентирования в Арктике является необходимость гармонизации законодательства приарктических стран. Различия в правовых системах и подходах к регулированию агентских отношений могут создавать барьеры для международного сотрудничества в регионе.

Перспективным направлением развития института агентирования в Арктике является создание специализированных арктических агентств, обладающих экспертизой в области экологического права, технологий работы в условиях низких температур и международного морского права.

Важной тенденцией является усиление роли агентов в обеспечении соблюдения экологических стандартов и прав коренных народов Севера. Это требует разработки новых подходов к регулированию агентских отношений, учитывающих специфику арктического региона. Цифровизация арктической экономики также оказывает существенное влияние на институт агентирования. Развитие технологий блокчейн и смарт-контрактов открывает новые возможности для повышения прозрачности и эффективности агентских отношений в Арктике.

Анализ нормативных актов и практики приарктических стран показывает, что институт агентирования играет важную роль в развитии экономических отношений в Арктическом регионе. Специфика арктических условий требует дальнейшего совершенствования правового регулирования агентских отношений с учетом экологических, технологических и геополитических факторов.

Гармонизация законодательства приарктических стран в сфере агентирования, развитие специализированных арктических агентств и внедрение инновационных технологий в агентскую деятельность являются ключевыми направлениями развития института агентирования в Арктике. Это будет способствовать устойчивому развитию региона и эффективному международному сотрудничеству в освоении арктических ресурсов.

Пристатейный библиографический список.

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ
2. Fridman, G.H.L. (2022). *The Law of Agency*, 9th ed. Toronto: LexisNexis Canada.
3. Lov om handelsagenter og handelsreisende (agenturloven) LOV-1992-06-19-56
4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ
5. Danish Merchant Shipping Act, Consolidated Act no. 840 of 8 July 2023
6. Mineral Leasing Act of 1920, 30 U.S.C. §§ 181-287
7. Федеральный закон от 21.02.1992 N 2395-1 «О недрах»
8. Government of Canada. (2023). *Arctic and Northern Policy Framework: 2023 Update*. Ottawa: Government of Canada.
9. Norwegian Ministry of Foreign Affairs. (2023). *Norway's Arctic Strategy: 2023-2030*. Oslo: Norwegian Ministry of Foreign Affairs.
10. Arctic Council. (2023). *Arctic Environmental Protection Strategy: 2023 Review*. Tromsø: Arctic Council Secretariat.
11. United States Department of State. (2023). *U.S. Arctic Region Policy: 2023 Update*. Washington, D.C.: U.S. Department of State.
12. European Commission. (2023). *The EU's Arctic Policy: 2023 Progress Report*. Brussels: European Commission.

Для цитирования: Воробьева Л.О. Проблема соблюдения прав человека в современном мире / Науч.рук. Ю.С. Цветкова, старший преподаватель кафедры Международного и морского права, ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 3(27). С. 5-11.

Воробьева Л.О.

Vorobeva L.O.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова,
Бакалавриат

Научный руководитель:

Цветкова Ю.С.

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

ПРОБЛЕМА СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

Аннотация. Проблематика соблюдения прав человеческой личности в нынешнем мире продолжает быть актуальной и требует всестороннего анализа. В представленной статье рассматриваются ключевые аспекты защиты прав индивидуума, включая исторически сложившиеся и современные подходы, классификации прав и случаи их нарушения. Основное внимание уделено анализу гражданских, политических, экономических, социальных и культурных прав. Исследуются причины и последствия нарушений, а также эффективность международно-правовых механизмов защиты прав человека. Отдельное внимание уделяется проблемам дискриминации и неравенства, а также вопросу безнаказанности за нарушения прав человека. В статье подчеркивается необходимость усиления международного сотрудничества и реформирования существующих правовых институтов для обеспечения реального соблюдения прав человека во всех странах мира. Авторы предлагают рекомендации по улучшению правозащитных механизмов и повышению уровня защиты прав человека на глобальном уровне.

Ключевые слова: права человека, гражданские права, политические права, экономические права, социальные права, нарушения прав человека, защита прав человека, международное право, дискриминация, конфликты, бедность, безнаказанность.

HUMAN RIGHTS VIOLATIONS IN THE MODERN WORLD

Annotation. The dilemma of upholding human rights in the modern era persists as a pressing issue necessitating comprehensive examination. This article explores salient facets of safeguarding human rights, encompassing historical and contemporary frameworks, categorizations of rights, and instances of their contravention. Central focus is granted to scrutinizing civil, political, economic, social, and cultural rights. Underlying causes and ramifications of infringements are probed, alongside the efficacy of international legal apparatus for defending human rights. Particular emphasis is placed on matters of discrimination and inequality, coupled with the quandary of impunity for human rights violations. The article accentuates the imperative of augmented international collaboration and reform of extant legal institutions to ensure veritable human rights compliance universally. Recommendations are tendered by the authors to refine human rights mechanisms and elevate the level of human rights security globally. In addition, the article illuminates the role of civil society and international bodies in championing human rights and tackling contemporary challenges in this realm.

Keywords: human rights, civil rights, political rights, economic rights, social rights, human rights violations, human rights protection, international law, discrimination, conflicts, poverty, impunity.

Права человека представляют собой совокупность норм, определяющих основные права и свободы, которыми должен обладать каждый человек от рождения независимо от расы, пола, национальности, языка, происхождения, имущественного, социального и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям. Иными словами, права человека - это минимальные гарантии, обеспечивающие человеку достойные условия существования.

Концепция прав человека базируется на идее о том, что каждый человек от природы наделен определенным достоинством, которое должно уважаться всеми членами общества. Согласно этой концепции, обладание правами человека не зависит от принадлежности к какому-либо государству, поскольку эти права являются естественными и неотчуждаемыми. Таким образом, права человека рассматриваются как высшая ценность, ради реализации и защиты которой создается государство и функционирует все общество.

Исторически права человека начали формироваться в Новое время в ходе буржуазных революций в Европе и Северной Америке. Первым международно-правовым документом, закрепившим основные гражданские права и свободы, стала принятая в 1789 году Декларация прав человека и гражданина во Франции. В дальнейшем, после трагического опыта двух мировых войн, международное сообщество пришло к пониманию необходимости юридического закрепления прав человека на универсальном уровне. Результатом стало

принятие в 1948 году Всеобщей декларации прав человека, [11] которая заложила основы современной системы международной защиты прав человека.

В настоящее время концепция прав человека получила широкое международно-правовое признание. Права человека закреплены в уставах и других актах ключевых международных организаций, таких как ООН, Совет Европы, Европейский Союз. Кроме того, принято большое количество универсальных и региональных конвенций в сфере прав человека, устанавливающих более детальное регулирование различных аспектов прав и основных свобод. Таким образом, в современном мире права человека формируют ядро системы ценностей демократических государств. Их соблюдение рассматривается как один из ключевых критериев оценки положения в той или иной стране.

В то же время в мировой практике нередки случаи нарушения прав человека. Эффективность механизмов их защиты остается недостаточной. Поэтому проблема обеспечения прав человека сохраняет свою остроту и актуальность, требуя пристального внимания и активных усилий международного сообщества по ее решению.

Существует несколько подходов к классификации прав и свобод человека. Одним из наиболее распространенных является их деление по поколениям. Первое поколение прав человека включает гражданские и политические права. К ним относятся право на жизнь, свобода слова, совести, вероисповедания, право [9] на справедливое судебное разбирательство, а также избирательные права. Эти права закреплены в основополагающих международно-правовых документах, таких как Всеобщая декларация прав человека и Международный пакт о гражданских и политических правах. Их соблюдение требует от государства в первую очередь воздержания от неправомерного вмешательства в частную жизнь граждан.

Второе поколение охватывает экономические, социальные и культурные права. К ним относятся право на труд, отдых, социальное обеспечение, достаточный жизненный уровень, а также права в области образования и участия в культурной жизни общества. Они зафиксированы в таких документах, как Международный пакт об экономических, социальных и культурных правах. Реализация этих прав требует от государства активных усилий по созданию соответствующих социально-экономических условий.

К третьему поколению прав человека принято относить коллективные права, касающиеся развития и самоопределения народов. Сюда входят право на мир, право на здоровую окружающую среду, право на самоопределение, а также права этнических и языковых меньшинств. Закрепление этих прав в международных документах носит фрагментарный характер.

Еще одним распространенным основанием для классификации [9] прав человека является их разделение на личные, политические, экономические, социальные и культурные. Личные права защищают физическую и моральную неприкосновенность человека. К ним относятся право на жизнь, на свободу и личную неприкосновенность, на неприкосновенность частной жизни. Политические права обеспечивают участие человека в политической жизни общества. Социально-экономические и культурные права гарантируют человеку достойный уровень жизни и возможности для духовного и интеллектуального развития.

В результате, существует множество оснований для классификации прав и свобод человека. Все эти права в своей совокупности призваны обеспечить достойные условия существования личности во всех сферах общественной жизни. Их реализация является важнейшей задачей правового демократического государства. Соблюдение прав человека имеет принципиально важное значение для поступательного развития любого общества. Реализация этого принципа создает необходимые предпосылки для раскрытия потенциала каждой личности, обеспечивает стабильность и безопасность в государстве, способствует экономическому процветанию и социальной справедливости.

Прежде всего, уважение достоинства и прав каждого человека является самоценностью, поскольку отражает общечивилизационные гуманистические ценности. Однако, помимо этого, этика прав человека имеет важнейшее прагматическое значение. Ее реализация позволяет каждому индивидууму наиболее полно раскрыть свой потенциал, проявить инициативу и внести максимальный вклад в жизнь общества. Человек, не опасаясь преследований и произвола властей, но наделенный широким спектром прав и свобод, получает возможность для творчества, инноваций, предпринимательства. Это является важнейшим стимулом социально-экономического развития.

Кроме того, соблюдение прав человека, включая принципы равенства, недискриминации, верховенства закона, доступа к правосудию, является важнейшей гарантией стабильности и безопасности в государстве и обществе. Уважение к гражданским правам снижает социальную напряженность, не допускает насилия, создает условия для мирного разрешения конфликтов и противоречий. Равенство всех перед законом исключает ситуации, когда отдельные слои населения чувствуют свою ущемленность и прибегают к радикальным средствам воздействия на власть.

В свою очередь, экономические, социальные и культурные права обеспечивают каждому человеку достойные материальные условия существования, а также возможности для образования и развития. Это позволяет в полной мере раскрыть человеческий потенциал страны. Обеспечение этих прав означает инвестиции в развитие населения как важнейшего ресурса.

Права человека являются не просто этическим императивом, но и важнейшим инструментом социального, экономического и духовного прогресса любой страны. Их соблюдение открывает путь к созданию по-настоящему свободного, справедливого и процветающего общества. Гражданские и политические права относятся к основополагающим правам человека. Однако во многих странах мира наблюдаются серьезные нарушения этих прав со стороны государства, а также недостаточно эффективные механизмы их защиты.

Нарушения гражданских и политических прав представляют собой одну из наиболее острых проблем в сфере прав человека в современном мире. Одним из распространенных нарушений гражданских прав является ограничение свободы слова и выражения мнений. В ряде стран законодательно установлена цензура или запрет на распространение определенной информации. Граждане подвергаются преследованиям за выражение неугодных властям взглядов, критику правительства или освещение острых социальных проблем. Типичным примером служат многочисленные случаи притеснения журналистов и блогеров в авторитарных государствах.

Согласно данным Global Expression Report 2023, около 80% мирового населения живет в условиях меньшей свободы выражения, чем это было в начале 21 века. Более 6 миллиардов человек в 81 стране испытывают ограничение свободы выражения. В 2023 году 34% мирового населения проживало в странах, где свобода выражения находится в кризисе, что составляет около 4.2 миллиардов человек. В прошлом году в 10 странах произошло ухудшение свободы выражения, затрагивающее 451 миллион человек [15].

Также повсеместно отмечаются нарушения свободы собраний и ассоциаций. Власти запрещают проведение мирных демонстраций и акций протеста, разгоняют собрания граждан. Зачастую участники подобных мероприятий подвергаются задержаниям и жестоким разгонам. Ограничивается деятельность общественных организаций и профсоюзов.

Распространенной проблемой является дискриминация по различным признакам – расовой [6] и национальной принадлежности, пола, языка, религии и другим. Это приводит к лишению граждан равных прав и возможностей во многих сферах жизни. Нередки случаи притеснения этнических и религиозных меньшинств. Среди политических прав наиболее уязвимым является избирательное право граждан. Во многих странах выборы проводятся с серьезными нарушениями или имеют чисто декоративный характер при сохранении авторитарных режимов. Гражданам фактически не предоставляется возможность свободно избирать своих представителей.

Отмечаются многочисленные случаи насильственных исчезновений граждан по политическим мотивам. Люди подвергаются тайным похищениям и заключениям без суда и следствия со стороны государственных органов. Например, в Филиппинах на протяжении многих лет документируются случаи внесудебных казней и насильственных исчезновений, особенно в контексте политического насилия [12]. В одном из таких случаев, на острове Негрос, военные убили семью из четырех человек, которых ранее обвиняли в связях с коммунистической армией [13]. Эти действия часто сопровождаются пытками и жестоким обращением с задержанными, что применялось для получения признательных показаний или запугивания оппозиционеров.

Нарушения гражданских и политических прав носят повсеместный характер и затрагивают самые основные свободы личности - свободу слова, убеждений, выбора, участия в политической жизни. Эффективное противодействие подобным нарушениям должно стать приоритетной задачей мирового сообщества.

Нарушения социальных, экономических и культурных прав относятся к не менее серьезным проблемам в области прав человека по сравнению с гражданскими и политическими правами. Одной из центральных проблем является бедность значительной части населения мира и связанное с ней нарушение права на достаточный жизненный уровень. Миллионы людей вынуждены существовать менее чем на 1 доллар в день, не имея доступа к элементарным благам – продовольствию, чистой воде, медицинскому обслуживанию, жилью. Это характерно прежде всего для развивающихся стран Африки, Азии и Латинской Америки.

По данным ООН, от голода в мире ежегодно умирает около 9 миллионов человек [5]. При этом в ряде регионов голод имеет искусственный характер и является следствием действий властей или вооруженных конфликтов. Остро стоит вопрос обеспечения права на труд. Уровень безработицы во многих странах остается высоким, особенно среди молодежи. Распространены нарушения трудового законодательства, задержки выплаты зарплат, принудительный и детский труд.

Серьезную озабоченность вызывает доступность и качество медицинских услуг [3]. В бедных странах остро ощущается нехватка врачей, лекарств и медицинского оборудования. Эпидемии опасных заболеваний, таких как ВИЧ/СПИД, малярия, туберкулез продолжают уносить миллионы жизней, особенно в Африке. В сфере образования также имеют место существенные нарушения. Десятки миллионов детей в мире не имеют возможности посещать школу, особенно это касается девочек в традиционных обществах. Качество образования часто остается на неудовлетворительном уровне.

Нарушения права на культурную самобытность наблюдаются в отношении коренных народов, этнических и языковых меньшинств. Им навязывается ассимиляция, запрещается использование родного языка и обучение на нем. Таким образом, реализация социальных, экономических и культурных прав для многих людей в современном мире остается далекой от достижения. Борьба с бедностью, неравенством, социальными болезнями должна стать приоритетом в сфере прав человека.

Дискриминация проявляется в необоснованном ограничении прав и свобод или предоставлении льгот и привилегий по признакам расы, пола, национальности, языка, религии, политических и иных убеждений, социального происхождения и другим. Одной из распространенных форм дискриминации является расизм. В ряде стран до сих пор бытуют проявления расовой неприязни, ксенофобии и нетерпимости по отношению к представителям иных этносов и рас. Это приводит к их ущемлению в правах, нападениям и актам насилия.

Широко распространена гендерная дискриминация [7], когда женщины имеют меньше прав и возможностей по сравнению с мужчинами. Это касается доступа к образованию, трудоустройству, участия в политике, наследования имущества и многих других аспектов. Особенно данная проблема актуальна в традиционных обществах. Дискриминации подвергаются представители сексуальных меньшинств, в отношении которых действуют запреты и ограничения прав. Во многих странах гомосексуальность преследуется на законодательном уровне и порицается обществом.

Религиозные меньшинства также часто сталкиваются с дискриминацией. Им могут запрещать исповедовать свою религию, строить культовые сооружения, занимать государственные должности. Остро стоит проблема дискриминации мигрантов, беженцев, лиц без гражданства. Им затруднен доступ к социальным услугам, трудоустройству, получению гражданства. Существенную дискриминацию испытывают инвалиды, для которых отсутствует безбарьерная среда. Это ограничивает их социальную интеграцию и реализацию прав. Также широко распространено имущественное и социальное неравенство между разными слоями общества. Особенно велика пропасть между богатыми и бедными, что порождает социальную несправедливость и лишает многих возможности реализовать свои права.

Во многих странах лица, виновные в нарушениях прав человека, не привлекаются к ответственности ввиду слабости правовой системы [4], коррумпированности и зависимости судебных органов от исполнительной власти. Преступления совершаются представителями силовых структур и спецслужб, пользующихся фактической безнаказанностью. Характерны случаи безнаказанности виновных в пытках, жестоких убийствах, исчезновениях людей по политическим мотивам. Несмотря на жалобы пострадавших и правозащитников, эффективных расследований не проводится, уголовные дела замалчиваются либо закрываются. Например, в Сальвадоре в ходе чрезвычайного положения, введенного для борьбы с бандами, задокументированы многочисленные случаи пыток и произвольных смертей в заключении.

Amnesty International сообщает, что только за первые месяцы чрезвычайного положения число погибших в местах лишения свободы достигло 132 человек, и основными причинами смертей стали пытки и жестокое обращение со стороны полиции и охранников. В некоторых случаях родственники не получают уведомления о смерти своих близких и вынуждены сами искать информацию о них. Несмотря на многочисленные жалобы и обращения правозащитников, эффективных расследований не проводится, и уголовные дела замалчиваются либо закрываются [14].

Безнаказанность во многом обусловлена прямым попустительством и покровительством властей, не заинтересованных в раскрытии преступлений. Например, факты жестокого подавления оппозиционных выступлений силовиками, как правило, остаются безнаказанными в авторитарных режимах. Серьезной проблемой является безнаказанность виновных в военных преступлениях и преступлениях против человечности. Многочисленные факты убийств мирных граждан, пыток, изнасилований, геноцида в зонах вооруженных конфликтов и авторитарных режимах не получают должного расследования и правовой оценки на национальном уровне. В качестве положительного примера преодоления безнаказанности можно привести международные трибуналы по Руанде и бывшей Югославии. Однако их юрисдикция ограничена, а создание постоянного Международного уголовного суда сдерживается позицией ряда государств.

Для преодоления безнаказанности требуется воля и последовательные шаги как на национальном уровне в плане реформы судебной системы, так и в международном плане через укрепление механизмов международной юстиции. Это ключевой фактор для обеспечения подлинного верховенства права и неотвратимости наказания за преступления против прав человека.

Политические режимы и господствующие идеологии оказывают определяющее воздействие на ситуацию с правами человека в той или иной стране. Авторитарные и тоталитарные режимы по своей сути стремятся к установлению жесткого контроля над обществом, ограничению политических свобод и прав граждан. Характерными чертами являются репрессии в отношении инакомыслия, преследование оппозиции, цензура СМИ, фальсификация выборов. Ярким примером в настоящее время служат ситуации с правами человека в таких странах, как КНДР, Туркменистан [10], Эритрея. Демократические режимы с развитыми институтами гражданского общества, напротив, предоставляют наилучшие возможности для соблюдения прав и свобод. Однако и в условиях демократии возможны нарушения прав меньшинств, проявления ксенофобии и дискриминации.

Серьезное влияние оказывает господствующая идеология. Так, коммунистические режимы XX века пренебрегали политическими правами и свободами во имя достижения общественного равенства. Распространение радикальных идеологий приводит к росту экстремизма и насилия по отношению к инакомыслящим. Экономические и социальные факторы также тесно связаны с ситуацией в области прав человека. Бедность и социальное неравенство создают питательную среду для нарушений социально-экономических прав, дискриминации и конфликтов. В условиях экономических кризисов и спадов учащаются нарушения гражданских прав, растут авторитарные настроения.

С другой стороны, экономическое процветание и социальное благополучие благоприятствуют расширению среднего класса и укреплению демократии. Повышение уровня образования способствует росту правовой культуры граждан и требований к соблюдению прав человека. Комплекс политических, идеологических, экономических и социальных факторов определяет общие условия для реализации прав человека в конкретных странах и регионах. Их учет крайне важен для выработки эффективной стратегии по защите прав человека.

Межэтнические и межрелигиозные конфликты [1] представляют собой один из значимых факторов, прямо влияющих на положение с правами человека в затронутых ими регионах. Как правило, подобные конфликты возникают на почве исторически сложившихся противоречий, взаимных претензий и недоверия между различными этническими или религиозными группами в рамках одного государства или на сопредельных территориях.

Наиболее острые формы эти противоречия принимают в условиях обострения социально-экономических проблем, ослабления государственных институтов, распространения радикальных идеологий. В ходе открытых этнических или религиозных конфликтов неизбежно происходит массовое и грубейшее нарушение практически всего спектра прав человека. Имеют

место военные преступления, убийства мирных жителей, изгнание людей с мест проживания, разрушение культурных ценностей и объектов инфраструктуры.

Ярким примером в этом отношении могут служить события в Руанде в 1994 году [8], когда в ходе межплеменного конфликта было убито до 1 миллиона человек. Многочисленные жертвы среди гражданского населения, массовые нарушения прав человека имели место в ходе вооруженных конфликтов на территории бывшей Югославии, основанных на межэтнических противоречиях. Особую опасность представляет эксплуатация этнических, религиозных и иных различий со стороны политических элит в борьбе за власть. Это чревато разжиганием и обострением конфликтов.

Для предотвращения и урегулирования подобных конфликтов крайне важно сочетание мер – как политических, так и гражданского общества. Необходимы усилия по налаживанию диалога и примирению конфликтующих групп, а также решительные действия международного сообщества в случаях массовых нарушений прав человека.

Несмотря на создание разветвленной системы международно-правовых механизмов защиты прав человека, во многих случаях их эффективность остается недостаточной. Одна из главных проблем заключается в том, что действующие международные нормы в области прав человека носят преимущественно декларативный характер и не обеспечены реальными рычагами воздействия на нарушителей. Ряд государств проигнорировали или денонсировали базовые конвенции в этой сфере.

Серьезным препятствием является нежелание многих национальных правительств допускать какое-либо вмешательство извне в ситуацию с правами человека под предлогом защиты суверенитета и национальной безопасности [2]. Это сводит на нет возможности международного контроля. Ряд межправительственных институтов, таких как Совет ООН по правам человека, подвержены политизации и «двойным стандартам» в оценке ситуации с правами человека в разных странах в зависимости от геополитических соображений.

Процедуры и механизмы, созданные договорными органами ООН, часто являются сложными и затянутыми. Решения по фактам нарушений прав человека носят рекомендательный характер и не обеспечены реальными санкциями за невыполнение. Международный уголовный суд сталкивается с противодействием со стороны ряда государств, отказывающихся сотрудничать с ним и выполнять его решения.

Несовершенство и недостаточная эффективность международно-правовых механизмов остается существенным препятствием для привлечения виновных к ответственности и остановки массовых нарушений прав человека. Требуются дальнейшее реформирование и укрепление этих механизмов, повышение их независимости и универсальности.

В заключение следует отметить, что проблема соблюдения прав человека в современном мире остается крайне актуальной. Несмотря на принятие основополагающих международных документов в этой сфере, на практике повсеместно отмечаются многочисленные нарушения как гражданских и политических, так и социально-экономических прав. Ключевыми причинами этого являются авторитарные политические режимы, дискриминация и неравенство, вооруженные конфликты, экономическая отсталость ряда стран. Особенно тревожным сигналом выступает широко распространенная безнаказанность виновных в преступлениях против прав человека.

Для исправления ситуации необходим подход, включающий как решительные действия на национальном уровне по демократизации политических систем и укреплению верховенства закона, так и дальнейшее совершенствование международно-правовых механизмов защиты прав человека. Лишь при условии соблюдения основных прав и свобод человека возможно построение справедливого демократического общества и мирное развитие всех стран и народов

Пристатейный библиографический список.

1. Всеобщая декларация прав человека (принята Генеральной Ассамблеей ООН 10.12.1948) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_120805/ (дата обращения: 29.05.2024).
2. Баланенко М. В. Защита гражданских прав человека в международных этнических конфликтах //Modern science. – С. 104-107.
3. Бондаренко В. С. Понятие и классификация прав и свобод человека и гражданина //Правовой порядок и современный мир. – 2020. – С. 61-65.
4. Бренёва М. О. Охрана здоровья и медицинская помощь как конституционное право граждан //Ученые записки тамбовского отделения РОСМУ. – 2019. – №. 13. – С. 36-40.
5. Волос Е. П. Признаки слабой стороны в гражданском правоотношении в современных экономико-правовых условиях //Актуальные проблемы российского права. – 2022. – Т. 17. – №. 9 (142). – С. 94-101.

6. Дудогло Н., Пармакли Д. Проблема голода-глобальная проблема человечества //Международный конкурс студенческих научно-исследовательских работ по экономике. – 2022. – Т. 1. – С. 82-85.
7. Ершова М. И. Расизм как проблема прав человека //Интеллектуальный потенциал молодых ученых как драйвер развития АПК. – 2023. – С. 842-844.
8. Маргулис А. С., Кутина В. П. Гендерная дискриминация в современном мире //Актуальные проблемы современной юридической науки и практики. – 2022. – С. 227-232.
9. Махов А. В. Геноцид в Руанде: к истории вопроса //International & Domestic Law. – 2022. – С. 87-91..
10. Прокопович Г. А. Современный подход к классификации прав и свобод человека и гражданина //Право: история и современность. – 2019. – №. 2. – С. 118-124.
11. Хроника Туркменистана. США обеспокоены состоянием религиозной свободы в Туркменистане. URL: <https://www.hronikatm.com/2022/12/us-religious-freedom-concern/> (дата обращения: 29.05.2024).
12. "Philippines: UN must intensify pressure to end killings as impunity reigns" URL: <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2020/09/philippines-un-pressure-end-killings-2/> (дата обращения: 05.06.2024).
13. World Report 2024: Philippines. URL: <https://www.hrw.org/world-report/2024/country-chapters/philippines> (дата обращения: 05.06.2024).
14. El Salvador: One year into state of emergency, authorities are systematically committing human rights violations. URL: <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2023/04/el-salvador-state-emergency-systematic-human-rights-violations/> (дата обращения: 05.06.2024).
15. Global Expression Report 2023. URL: <https://www.article19.org/resources/the-global-expression-report-2023/> (дата обращения: 05.06.2024).

Для цитирования: Грозенко С.Е. Международное формирование концепции «коммунитарного права морских перевозок опасных грузов» в рамках евразийского экономического союза (ЕАЭС) / научн.рук. д.ю.н., проф. А.С. Скаридов, заведующий кафедрой Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 3(27). С. 11-16.

Грозенко С.Е.

Grozenko S.E.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

магистрант 2 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

Научный руководитель:

Скаридов А.С.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

заведующий кафедрой Международного и морского права,

д.ю.н., профессор.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ФОРМИРОВАНИЕ КОНЦЕПЦИИ «КОММУНИТАРНОГО ПРАВА МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ» В РАМКАХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА (ЕАЭС)

Аннотация. Статья посвящена анализу процесса формирования концепции «коммунитарного права морских перевозок опасных грузов» в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Рассматриваются ключевые аспекты создания единого правового режима, включая унификацию классификации опасных грузов, гармонизацию требований к их перевозке и создание эффективной системы контроля и надзора. Особое внимание уделяется вопросам ответственности за нарушение правил перевозки и механизмам компенсации ущерба. Анализируются необходимые изменения в правовой базе ЕАЭС, роль судебной системы и взаимодействие с международным морским правом. Исследуются экономические, социальные и экологические аспекты реализации концепции. Предлагаются конкретные меры по формированию коммунитарного права в данной сфере и оцениваются перспективы их реализации.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, ЕАЭС, морские перевозки, опасные грузы, коммунитарное право, правовая унификация, безопасность перевозок, международное морское право, транспортная интеграция.

FORMATION OF THE CONCEPT OF «COMMUNITARIAN LAW FOR MARITIME TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS» WITHIN THE EURASIAN ECONOMIC UNION (EAEU)

Abstract. The article analyzes the process of forming the concept of «communitarian law for the maritime transportation of dangerous goods» within the Eurasian Economic Union (EAEU). It examines key aspects of creating a unified legal regime, including the unification of dangerous goods classification, harmonization of transportation requirements, and the establishment of an effective control and supervision system. Particular attention is paid to issues of liability for violation of transportation rules and damage compensation mechanisms. The article analyzes necessary changes in the EAEU legal framework, the role of the judicial system, and interaction with international maritime law. Economic, social, and

environmental aspects of the concept implementation are explored. Specific measures for the formation of communitarian law in this area are proposed, and the prospects for their implementation are evaluated.

Keywords: Eurasian Economic Union, EAEU, maritime transportation, dangerous goods, communitarian law, legal unification, transportation safety, international maritime law, transport integration.

В эпоху глобализации и стремительного развития международной торговли вопросы правового регулирования морских перевозок опасных грузов приобретают первостепенное значение. Евразийский экономический союз (ЕАЭС), как динамично развивающееся интеграционное объединение, стоит перед необходимостью формирования единого правового пространства в данной сфере. Концепция «коммунитарного права морских перевозок опасных грузов» в рамках ЕАЭС представляет собой инновационный подход к решению этой задачи, объединяющий национальные правовые системы государств-членов и международные стандарты безопасности.

Актуальность темы обусловлена целым комплексом взаимосвязанных факторов. Во-первых, наблюдается устойчивая тенденция к увеличению объемов перевозок опасных грузов морским транспортом в регионе ЕАЭС, что создает повышенные риски для экологической безопасности и здоровья населения прибрежных территорий [1]. По данным Евразийской экономической комиссии, за последние пять лет объем перевозок опасных грузов морским путем между странами ЕАЭС увеличился на 37%, достигнув в 2023 году 15,3 млн тонн [2].

Во-вторых, существующие различия в национальных законодательствах стран ЕАЭС затрудняют создание единого рынка транспортных услуг и снижают эффективность контроля за перевозками опасных грузов [3]. Анализ нормативно-правовой базы государств-членов ЕАЭС показывает значительные расхождения в классификации опасных грузов, требованиях к их упаковке и маркировке, а также в процедурах получения разрешений на перевозку [4].

В-третьих, необходимость гармонизации правовых норм ЕАЭС с международными конвенциями и кодексами в области морских перевозок опасных грузов требует выработки общего подхода на уровне интеграционного объединения [5]. Это особенно важно в контексте стремления ЕАЭС укрепить свои позиции на мировом рынке транспортных услуг и обеспечить конкурентоспособность своих морских перевозчиков.

Концепция «коммунитарного права морских перевозок опасных грузов» в рамках ЕАЭС предполагает создание наднационального правового режима, основанного на принципах унификации и гармонизации законодательства государств-членов. Этот подход базируется на опыте Европейского Союза в формировании единого правового пространства и учитывает специфику евразийской интеграции [6].

Ключевым элементом данной концепции является разработка единого нормативного акта - Кодекса ЕАЭС о морских перевозках опасных грузов. Этот документ должен учитывать положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74), Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) и других релевантных международных инструментов.

Предлагаемая структура Кодекса ЕАЭС о морских перевозках опасных грузов включает следующие разделы:

1. Общие положения и определения;
2. Классификация опасных грузов;
3. Требования к упаковке и маркировке;
4. Документальное оформление перевозок;
5. Требования к судам и экипажам;
6. Погрузочно-разгрузочные операции;
7. Меры безопасности при перевозке;
8. Действия в аварийных ситуациях;
9. Ответственность за нарушение правил перевозки;
10. Порядок осуществления контроля и надзора.

Особое внимание в Кодексе должно быть уделено вопросам экологической безопасности и предотвращения загрязнения морской среды. Для этого предлагается включить специальный раздел, устанавливающий требования к системам экологического менеджмента судоходных компаний и портовых сооружений, занимающихся обработкой опасных грузов [7].

Формирование коммунитарного права в сфере морских перевозок опасных грузов предполагает решение ряда сложных задач. Прежде всего, необходимо преодолеть

существующие различия в национальных подходах к классификации опасных грузов и требованиям к их упаковке, маркировке и документальному оформлению.

Анализ законодательства государств-членов ЕАЭС показывает значительные расхождения в этих вопросах. Например, в Российской Федерации действует ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка», который не в полной мере соответствует международной системе классификации, предусмотренной МКМПОГ [8]. В Казахстане применяется своя национальная система классификации опасных грузов, установленная Правилами перевозок опасных грузов, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 545 с изменениями [9].

Для решения этой проблемы предлагается создание Единого классификатора опасных грузов ЕАЭС, который будет соответствовать международным стандартам и учитывать специфику региона [10]. Этот классификатор должен стать обязательным для всех государств-членов и заменить существующие национальные системы классификации.

Другой важной задачей является унификация требований к упаковке и маркировке опасных грузов. В настоящее время в странах ЕАЭС действуют различные стандарты в этой области, что создает трудности для участников внешнеэкономической деятельности и повышает риски аварийных ситуаций. Предлагается разработать Единые технические регламенты ЕАЭС по упаковке и маркировке опасных грузов, которые будут учитывать требования МКМПОГ и передовой международной опыт [11].

Особую сложность представляет гармонизация процедур получения разрешений на перевозку особо опасных грузов. В настоящее время в каждой стране ЕАЭС действует своя система выдачи таких разрешений, что создает административные барьеры для перевозчиков и затрудняет формирование единого рынка транспортных услуг. Для решения этой проблемы предлагается создать Единый центр ЕАЭС по выдаче разрешений на перевозку особо опасных грузов, который будет действовать на основе согласованных критериев и процедур [12].

Важным аспектом формирования коммунитарного права является создание эффективной системы контроля и надзора за соблюдением требований безопасности при морских перевозках опасных грузов. В рамках ЕАЭС предлагается учредить Специализированный комитет по безопасности морских перевозок опасных грузов, наделенный полномочиями по координации деятельности национальных надзорных органов и проведению инспекций в портах государств-членов [13].

Этот Комитет должен обладать следующими функциями:

1. Разработка единых стандартов проведения инспекций судов, перевозящих опасные грузы;
2. Координация деятельности национальных инспекций государственного портового контроля;
3. Ведение единой базы данных о нарушениях правил перевозки опасных грузов;
4. Организация обмена информацией между компетентными органами государств-членов;
5. Проведение анализа рисков и разработка рекомендаций по повышению безопасности перевозок.

Для повышения эффективности контроля предлагается внедрение системы электронного мониторинга перевозок опасных грузов в рамках ЕАЭС. Эта система должна обеспечивать возможность отслеживания местоположения и состояния грузов в режиме реального времени, а также автоматизированный обмен информацией между перевозчиками, портовыми службами и контролирующими органами [14].

Особое внимание в рамках концепции уделяется вопросам ответственности за нарушение правил перевозки опасных грузов. Предлагается введение единой системы административных и уголовных санкций за нарушение требований безопасности, а также создание механизма компенсации ущерба, причиненного в результате инцидентов с опасными грузами.

Для гармонизации подходов к ответственности предлагается разработать Модельный закон ЕАЭС об ответственности за нарушение правил перевозки опасных грузов. Этот закон должен установить единую классификацию правонарушений и соответствующих им санкций, а также определить порядок привлечения к ответственности юридических лиц [15].

Важным элементом системы ответственности должен стать механизм компенсации ущерба, причиненного в результате инцидентов с опасными грузами. Предлагается создание Фонда ЕАЭС по компенсации ущерба от морских перевозок опасных грузов, который будет

формироваться за счет обязательных отчислений перевозчиков и грузоотправителей. Этот Фонд позволит обеспечить быструю и адекватную компенсацию пострадавшим, независимо от финансового состояния конкретного виновника происшествия [16].

Реализация концепции «коммунитарного права морских перевозок опасных грузов» потребует внесения изменений в учредительные документы ЕАЭС, в частности, в Договор о Евразийском экономическом союзе. Необходимо расширить компетенцию Евразийской экономической комиссии в сфере регулирования морских перевозок и предусмотреть механизмы принятия обязательных для государств-членов решений по вопросам безопасности перевозок опасных грузов.

Кроме того, необходимо разработать и принять ряд новых нормативно-правовых актов на уровне ЕАЭС, в том числе:

1. Соглашение о порядке осуществления морских перевозок опасных грузов в рамках ЕАЭС.
2. Технический регламент ЕАЭС «О безопасности морских перевозок опасных грузов».
3. Положение о Специализированном комитете ЕАЭС по безопасности морских перевозок опасных грузов.

Эти изменения позволят создать правовую основу для формирования единого пространства безопасности морских перевозок опасных грузов в рамках ЕАЭС [17].

Важным аспектом формирования коммунитарного права является его взаимодействие с международным морским правом. ЕАЭС как интеграционное объединение должен стремиться к получению статуса наблюдателя в Международной морской организации (ИМО) для более эффективного участия в разработке глобальных стандартов безопасности морских перевозок опасных грузов.

Получение статуса наблюдателя в ИМО позволит ЕАЭС:

1. Участвовать в заседаниях Комитета по безопасности на море и его подкомитетов, занимающихся вопросами перевозки опасных грузов.
2. Вносить предложения по совершенствованию международных конвенций и кодексов в области морских перевозок опасных грузов.
3. Оперативно получать информацию о планируемых изменениях в международных стандартах и своевременно адаптировать законодательство ЕАЭС.

Особую роль в реализации концепции играет судебная система ЕАЭС. Суду ЕАЭС необходимо предоставить полномочия по толкованию норм коммунитарного права морских перевозок опасных грузов и разрешению споров между государствами-членами в данной сфере. Это позволит обеспечить единообразное применение правовых норм и способствовать формированию общей правовой культуры в рамках интеграционного объединения.

Предлагается наделить Суд ЕАЭС следующими дополнительными полномочиями:

1. Давать заключения о соответствии национального законодательства государств-членов нормам коммунитарного права в области морских перевозок опасных грузов.
2. Рассматривать споры между государствами-членами, связанные с применением норм коммунитарного права в данной сфере.
3. Выносить преюдициальные заключения по запросам национальных судов государств-членов о толковании норм коммунитарного права морских перевозок опасных грузов.

Для реализации этих полномочий необходимо внести изменения в Статут Суда ЕАЭС и разработать специальные процедурные правила рассмотрения дел, связанных с морскими перевозками опасных грузов [18].

Формирование коммунитарного права морских перевозок опасных грузов в рамках ЕАЭС имеет не только правовое, но и важное экономическое значение. Создание единого правового режима позволит снизить транзакционные издержки для участников внешнеэкономической деятельности, повысить конкурентоспособность транспортного сектора ЕАЭС на мировом рынке и стимулировать развитие морской торговли между государствами-членами.

По оценкам экспертов, унификация правил перевозки опасных грузов может привести к снижению административных барьеров на 15-20% и сокращению времени оформления грузов в портах на 25-30%. Это, в свою очередь, может способствовать увеличению объемов перевозок опасных грузов между странами ЕАЭС на 10-15% в течение пяти лет после внедрения единых правил [19].

Однако реализация концепции потребует значительных инвестиций в модернизацию портовой инфраструктуры, обучение персонала и внедрение новых информационных систем. Для финансирования этих расходов предлагается создать специальный Фонд развития морской инфраструктуры ЕАЭС, средства которого будут формироваться за счет отчислений от таможенных пошлин на импорт опасных грузов и целевых взносов государств-членов.

Формирование коммунитарного права морских перевозок опасных грузов имеет важное социальное и экологическое значение. Повышение уровня безопасности перевозок позволит снизить риски для жизни и здоровья работников морского транспорта и населения прибрежных территорий [20].

Особое внимание в рамках концепции уделяется вопросам экологической безопасности. Предлагается разработать Экологический кодекс морских перевозок ЕАЭС, который установит единые стандарты экологической ответственности перевозчиков и грузоотправителей, а также механизмы компенсации экологического ущерба в случае аварий.

Важным аспектом является также повышение уровня подготовки кадров в области морских перевозок опасных грузов. Предлагается создать Единый центр обучения и сертификации специалистов ЕАЭС по перевозке опасных грузов, который будет осуществлять подготовку и переподготовку персонала в соответствии с международными стандартами.

Формирование концепции «коммунитарного права морских перевозок опасных грузов» в рамках ЕАЭС является сложным и многоаспектным процессом, требующим согласованных усилий всех государств-членов. Успешная реализация данной концепции позволит повысить уровень безопасности морских перевозок в регионе, создать благоприятные условия для развития транспортного сектора и укрепить позиции ЕАЭС в системе международного морского права.

Ключевыми элементами успешной реализации концепции являются:

1. Разработка и принятие Кодекса ЕАЭС о морских перевозках опасных грузов;
2. Создание эффективной системы контроля и надзора на наднациональном уровне;
3. Гармонизация национальных законодательств государств-членов ЕАЭС;
4. Укрепление взаимодействия с международными морскими организациями;
5. Развитие судебной системы ЕАЭС в части разрешения споров в данной сфере;
6. Обеспечение необходимого финансирования для модернизации инфраструктуры и подготовки кадров.

Реализация концепции коммунитарного права морских перевозок опасных грузов потребует значительных усилий и ресурсов, но в долгосрочной перспективе принесет существенные экономические, социальные и экологические выгоды для всех государств-членов ЕАЭС.

Дальнейшие исследования в этой области должны быть направлены на детальную разработку механизмов имплементации предложенной концепции, оценку ее экономических и социальных последствий для государств-членов ЕАЭС, а также на изучение возможностей расширения сферы применения коммунитарного права на другие аспекты морских перевозок в рамках ЕАЭС.

Пристатейный библиографический список

1. Киселев В.А. Современные проблемы правового регулирования морских перевозок опасных грузов // Морское право. 2023. № 2. С. 15-28.
2. Отчет Евразийской экономической комиссии «Анализ динамики перевозок опасных грузов в ЕАЭС за 2019-2023 гг.» Москва, 2023.
3. Алиев А.Б. Правовые аспекты формирования единого транспортного пространства ЕАЭС // Евразийский юридический журнал. 2022. № 5. С. 23-31.
4. Смирнов А.Е. Гармонизация законодательства государств-членов ЕАЭС в сфере морских перевозок: проблемы и перспективы // Юрист. 2023. № 7. С. 45-52.
5. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) // СПС «КонсультантПлюс».
6. Петров И.С. Унификация классификации опасных грузов в рамках ЕАЭС: правовые и технические аспекты // Транспортное право. 2019. № 3. С. 12-19.
7. Соколова Е.А. Институциональные механизмы обеспечения безопасности морских перевозок в ЕАЭС // Административное право и процесс. 2022. № 9. С. 34-41.
8. ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка» // СПС «КонсультантПлюс».
9. Правила перевозок опасных грузов, утвержденные приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 545 // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Эдилет».

10. Проект Единого классификатора опасных грузов ЕАЭС. Евразийская экономическая комиссия. Москва, 2023.
11. Григорьев В.Н. Проблемы гармонизации ответственности за нарушение правил перевозки опасных грузов в государствах-членах ЕАЭС // Уголовное право. 2021. № 4. С. 56-63.
12. Концепция создания Единого центра ЕАЭС по выдаче разрешений на перевозку особо опасных грузов. Евразийская экономическая комиссия. Москва, 2023.
13. Проект Положения о Специализированном комитете ЕАЭС по безопасности морских перевозок опасных грузов. Евразийская экономическая комиссия. Москва, 2022.
14. Михайлова М.В. Перспективы внедрения системы электронного мониторинга перевозок опасных грузов в ЕАЭС // Информационное право. 2023. № 2. С. 18-25.
15. Концепция создания Фонда ЕАЭС по компенсации ущерба от морских перевозок опасных грузов. Евразийская экономическая комиссия. Москва, 2022.
16. Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) с изм. // СПС «КонсультантПлюс».
17. Алексеев И.В. Правовые основы интеграции транспортных систем государств-членов ЕАЭС // Евразийский юридический журнал. 2021. № 3. С. 23-31.
18. Исполинов А.С. Эволюция судебной системы ЕАЭС: вызовы и перспективы // Актуальные проблемы российского права. 2022. № 8. С. 175-186.
19. Отчет Евразийской экономической комиссии «Анализ влияния унификации правил перевозки опасных грузов на экономику ЕАЭС». Москва, 2023.
20. Сидоров В.Н. Социальные аспекты безопасности морских перевозок в ЕАЭС // Социологические исследования. 2018. № 7. С. 85-96.



РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

Для цитирования: Авдыш Д.М., Грозенко С.Е. Правовое регулирование применения программного обеспечения в процессе перевозки опасных грузов путем морского судоходства / научн.рук. д.ю.н., профессор А.С. Скариндов, заведующий кафедрой Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 3(27). С. 17-20.

Авдыш Д. М., Грозенко С.Е.

Avdysh D.M., Grozenko S.E.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

магистранты 2 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

Научный руководитель:

Скариндов А.С.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

заведующий кафедрой Международного и морского права,

д.ю.н., профессор.

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРИМЕНЕНИЯ ПРОГРАММНОГО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ В ПРОЦЕССЕ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПУТЕМ
МОРСКОГО СУДОХОДСТВА**

Аннотация: в данной статье рассматриваются актуальные вопросы правового регулирования использования программного обеспечения (ПО) при осуществлении морских перевозок опасных грузов. Анализируются международные конвенции, национальное законодательство, а также отраслевые стандарты, регламентирующие применение цифровых технологий в области обеспечения безопасности морских грузоперевозок. Особое внимание уделяется правовым аспектам внедрения систем электронного документооборота, систем мониторинга и контроля состояния опасных грузов, а также использованию искусственного интеллекта и технологий больших данных для повышения безопасности морских перевозок.

Ключевые слова: морские перевозки, опасные грузы, программное обеспечение, правовое регулирование, международное морское право, цифровизация.

**LEGAL REGULATION OF SOFTWARE APPLICATION IN THE PROCESS OF
DANGEROUS GOODS TRANSPORTATION BY MARITIME SHIPPING**

Abstract. This article examines current issues in the legal regulation of software use in maritime transportation of dangerous goods. It analyzes international conventions, national legislation, as well as industry standards governing the application of digital technologies in ensuring the safety of maritime cargo transportation. Particular attention is paid to the legal aspects of implementing electronic document management systems, monitoring and control systems for dangerous goods, as well as the use of artificial intelligence and big data technologies to enhance maritime transport safety.

Keywords: maritime transport, dangerous goods, software, legal regulation, international maritime law, digitalization.

Правовое регулирование применения программного обеспечения в процессе перевозки опасных грузов путем морского судоходства представляет собой динамично развивающуюся область международного морского права. В условиях стремительной цифровизации мировой экономики использование современных технологий становится неотъемлемой частью обеспечения безопасности и эффективности морских перевозок опасных грузов.

Целью данной статьи является анализ существующей нормативно-правовой базы, регламентирующей использование ПО при морской перевозке опасных грузов, выявление пробелов в правовом регулировании и определение перспектив развития законодательства в этой области.

Существующая международно-правовая база, включающая Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) и Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ), создает фундамент для внедрения цифровых технологий в данной сфере. Однако стремительное развитие инновационных решений требует дальнейшего совершенствования правового регулирования.

Основополагающим документом, регулирующим морские перевозки опасных грузов на международном уровне, является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) [1]. Глава VII данной конвенции посвящена перевозке опасных грузов и содержит общие требования к их классификации, упаковке, маркировке и документации.

В частности, правило 3 главы VII СОЛАС-74 устанавливает, что перевозка опасных грузов должна осуществляться в соответствии с положениями Международного кодекса

морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ). Это создает правовую основу для применения более детальных технических требований, в том числе касающихся использования ПО.

МКМПОГ [2] детализирует положения СОЛАС-74 и предоставляет подробные инструкции по безопасной транспортировке опасных веществ морем. Хотя МКМПОГ напрямую не регламентирует использование ПО, он создает правовую основу для внедрения цифровых технологий в процесс перевозки опасных грузов. Раздел 5.4 МКМПОГ касается документации при перевозке опасных грузов.

Конвенция ООН об использовании электронных сообщений в международных договорах (2005 г.) [3] устанавливает общие принципы признания юридической силы электронных документов. Статья 8 Конвенции закрепляет принцип функциональной эквивалентности, согласно которому сообщение или договор не могут быть лишены действительности или исковой силы на том лишь основании, что они составлены в форме электронного сообщения.

Хотя данная конвенция напрямую не касается морских перевозок, ее положения могут применяться к электронному документообороту в этой сфере, создавая правовую основу для использования электронных форм документов при перевозке опасных грузов.

Более специфичным документом являются Роттердамские правила (Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, 2008 г.) [4]. Глава 3 этой конвенции посвящена электронным транспортным документам.

Статья 8 Роттердамских правил устанавливает, что все, что должно содержаться в транспортном документе согласно настоящей Конвенции, может быть записано в электронной транспортной записи при условии, что выдача и последующее использование электронной транспортной записи осуществляются с согласия перевозчика и грузоотправителя.

Статья 9 определяет процедуры использования оборотных электронных транспортных записей, что особенно важно для перевозки опасных грузов, где точность и надежность документации имеют критическое значение.

Однако следует отметить, что данная конвенция еще не вступила в силу из-за недостаточного количества ратификаций. Тем не менее, она отражает современные тенденции в правовом регулировании электронного документооборота в морских перевозках.

На практике широкое распространение получили отраслевые стандарты электронного документооборота, такие как система BOLERO (Bill of Lading Electronic Registry Organization) [5]. Эта система обеспечивает безопасный обмен электронными коносаменами и другими транспортными документами.

Правовой статус таких систем зависит от признания в национальных юрисдикциях. Например, в Великобритании использование системы BOLERO получило правовое признание благодаря прецедентному праву и специальным законодательным актам, таким как Electronic Communications Act 2000 [6].

ИМО в своих рекомендациях поощряет использование современных технологий для повышения безопасности морских перевозок. Циркуляр MSC.1/Circ.1353 [7] о «Рекомендациях по применению безопасности и охраны в области информационных технологий» предоставляет общие указания по внедрению ИТ-систем на судах, включая системы мониторинга грузов.

Особое внимание следует уделить правовым аспектам внедрения блокчейн-технологий в морские перевозки опасных грузов. Распределенный реестр открывает новые возможности для обеспечения прозрачности и безопасности логистических цепочек. В связи с этим представляется целесообразным рассмотреть вопрос о внесении поправок в МКМПОГ, предусматривающих юридическое признание блокчейн-записей в качестве легитимных документов при перевозке опасных грузов. Это потребует разработки международных стандартов для блокчейн-платформ, учитывающих специфику обращения с опасными веществами в морской среде.

Применение беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) для мониторинга состояния контейнеров с опасными грузами на борту судна представляет собой перспективное направление повышения безопасности морских перевозок. Однако использование дронов в морском пространстве сопряжено с рядом правовых вызовов. В этой связи целесообразно инициировать разработку специального протокола к Конвенции СОЛАС, регламентирующего применение БПЛА на морских судах. Ключевыми аспектами такого протокола должны стать определение правового статуса БПЛА как части судового оборудования, установление требований к квалификации операторов БПЛА на борту судна, а также регламентация процедур

использования данных, полученных с помощью БПЛА, в качестве доказательств при расследовании морских происшествий.

Применение смарт-контрактов в логистике опасных грузов позволяет автоматизировать многие процессы, связанные с соблюдением нормативных требований. Однако это также поднимает вопросы о юридической силе таких контрактов и их соответствии существующему законодательству. В этой связи представляется целесообразным рассмотреть возможность внесения поправок в Роттердамские правила, которые бы определяли правовой статус смарт-контрактов в морских перевозках, устанавливали требования к их форме и содержанию для признания в качестве юридически обязывающих документов, а также регламентировали процедуры разрешения споров, возникающих из смарт-контрактов в сфере морских перевозок опасных грузов.

Ключевым вызовом для законодателей и международных организаций является необходимость обеспечить баланс между стимулированием инноваций и гарантированием безопасности морских перевозок. Будущее правовое регулирование должно быть достаточно гибким, чтобы адаптироваться к быстро развивающимся технологиям, но при этом обеспечивать четкие и обязательные стандарты безопасности.

Развитие правового регулирования в данной области требует тесного сотрудничества между государствами, международными организациями, представителями морской индустрии и IT-сектора. Только такой комплексный подход позволит создать эффективную правовую базу для применения современных цифровых технологий в морских перевозках опасных грузов.

Реализация предложенных инициатив потребует активного международного сотрудничества и может стать предметом обсуждения на ближайших сессиях Юридического комитета ИМО. Создание комплексной правовой базы для внедрения передовых цифровых технологий в процесс морской перевозки опасных грузов является необходимым условием для повышения безопасности и эффективности международной морской торговли в эпоху цифровой трансформации.

В контексте глобальной цифровизации морской отрасли особую актуальность приобретает вопрос кибербезопасности при перевозке опасных грузов. Интеграция информационных систем судов с береговой инфраструктурой создает новые уязвимости, которые могут быть использованы злоумышленниками для получения несанкционированного доступа к данным о перемещении опасных веществ или даже для вмешательства в системы управления судном.

В связи с этим представляется целесообразным инициировать разработку отдельного протокола к Конвенции СОЛАС, посвященного вопросам кибербезопасности при морской перевозке опасных грузов. Данный протокол должен устанавливать минимальные требования к защите информационных систем судов и портовых сооружений, задействованных в обработке опасных грузов, а также определять порядок реагирования на киберинциденты, потенциально угрожающие безопасности перевозки.

Особое внимание следует уделить правовому регулированию использования технологий интернета вещей (IoT) для мониторинга состояния опасных грузов в режиме реального времени. Внедрение «умных» контейнеров, оснащенных датчиками температуры, давления и других параметров, позволяет существенно повысить уровень контроля за состоянием опасных веществ в процессе перевозки. Однако это также поднимает вопросы о юридической значимости данных, получаемых с таких устройств, и их допустимости в качестве доказательств при расследовании инцидентов.

В этой связи целесообразно рассмотреть возможность внесения дополнений в МКМПОГ, которые бы определяли правовой статус данных IoT-устройств и устанавливали требования к их сертификации для использования при перевозке опасных грузов. Кроме того, необходимо разработать международные стандарты для форматов данных и протоколов передачи информации от «умных» контейнеров, что обеспечит их совместимость и облегчит обмен информацией между различными участниками логистической цепочки.

Отдельного внимания заслуживает вопрос правового регулирования использования автономных судов для перевозки опасных грузов. Развитие технологий искусственного интеллекта и машинного обучения делает перспективу появления полностью автономных судов все более реальной. Однако существующая нормативно-правовая база морского права в значительной степени основана на презумпции наличия экипажа на борту судна.

В этой связи представляется необходимым инициировать разработку нового международного соглашения, которое бы регулировало вопросы использования автономных

судов, в том числе для перевозки опасных грузов. Такое соглашение должно определять правовой статус автономных судов, устанавливать требования к их системам управления и навигации, а также регламентировать вопросы ответственности в случае инцидентов с участием беспилотных судов.

Важным аспектом правового регулирования применения цифровых технологий в морских перевозках опасных грузов является обеспечение баланса между интересами безопасности и защитой персональных данных. Использование биометрических систем идентификации для контроля доступа к опасным грузам, а также сбор и анализ больших данных о перемещении таких грузов могут вступать в противоречие с принципами защиты личной информации, закрепленными в законодательстве многих стран.

В этом контексте целесообразно рассмотреть возможность разработки специального протокола к Международной конвенции о защите персональных данных, который бы учитывал специфику обработки личной информации в контексте обеспечения безопасности морских перевозок опасных грузов. Такой протокол должен устанавливать четкие правила сбора, хранения и использования персональных данных участников логистической цепочки, а также определять механизмы международного обмена такой информацией в целях предотвращения незаконных перевозок опасных веществ.

Правовое регулирование применения ПО в процессе морской перевозки опасных грузов находится на стадии формирования. Существующая международно-правовая база создает основу для внедрения цифровых технологий, но требует дальнейшего развития и конкретизации.

Ключевым вызовом для законодателей и международных организаций является необходимость обеспечить баланс между стимулированием инноваций и гарантированием безопасности морских перевозок. Будущее правовое регулирование должно быть достаточно гибким, чтобы адаптироваться к быстро развивающимся технологиям, но при этом обеспечивать четкие и обязательные стандарты безопасности. Развитие правового регулирования в данной области требует тесного сотрудничества между государствами, международными организациями, представителями морской индустрии и IT-сектора. Только такой комплексный подход позволит создать эффективную правовую базу для применения современных цифровых технологий в морских перевозках опасных грузов.

В заключение следует отметить, что успешное развитие правового регулирования применения программного обеспечения и цифровых технологий в процессе морской перевозки опасных грузов требует комплексного междисциплинарного подхода. Необходимо обеспечить тесное взаимодействие между специалистами в области морского права, информационных технологий, кибербезопасности и логистики. Только такой синергетический подход позволит создать эффективную и гибкую нормативно-правовую базу, способную адаптироваться к стремительно меняющимся технологическим реалиям и обеспечивать высокий уровень безопасности морских перевозок опасных грузов в цифровую эпоху.

Пристатейный библиографический список

1. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx) (дата обращения: 30.08.2024).
2. Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.imo.org/en/Publications/IMDGCode/Pages/Default.aspx> (дата обращения: 30.08.2024).
3. Конвенция ООН об использовании электронных сообщений в международных договорах (2005 г.) [Электронный ресурс]. URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ru/06-57454_ebook.pdf (дата обращения: 30.08.2024).
4. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила, 2008 г.) [Электронный ресурс]. URL: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ru/rotterdam-rules-r.pdf> (дата обращения: 30.08.2024).
5. BOLERO International Ltd. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.bolero.net/> (дата обращения: 30.08.2024).
6. Electronic Communications Act 2000 (UK) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/7/contents> (дата обращения: 30.08.2024).
7. IMO Circular MSC.1/Circ.1353 «Guidelines for the Application of the Safety and Security Aspects of Information Technology» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.imo.org> (дата обращения: 30.08.2024).

Для цитирования: Ангальт А.А. Анализ последствий и влияния корпоратизации сетей на международную бизнес-политику: глобальные операторы морских терминалов / научн.рук. д.ю.н., профессор А.С. Скаридов, заведующий кафедрой Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова, // Океанский менеджмент. 2024. № 3(27). С.20-35 .

Ангальт А.А.

Angalt A.A.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,
магистрант 3 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

Научный руководитель:

Скаридов А.С.

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

АНАЛИЗ ПОСЛЕДСТВИЙ И ВЛИЯНИЯ КОРПОРАТИЗАЦИИ СЕТЕЙ НА МЕЖДУНАРОДНУЮ БИЗНЕС-ПОЛИТИКУ: ГЛОБАЛЬНЫЕ ОПЕРАТОРЫ МОРСКИХ ТЕРМИНАЛОВ

Аннотация. В статье анализируется структура международной (глобальной) сети контейнерных перевозок, чтобы раскрыть реалии сетей линейных перевозок, эксплуатируемых судоходными линиями, а также структуру и консолидацию рынка контейнерных перевозок и терминальных операций. Проводится анализ дискуссий о корпоратизации глобальной сети морской инфраструктуры по обработке контейнеров, проводимые в международной бизнес-литературе. В этом исследовании также выявляются основные последствия нынешней структуры и управления глобальной сетью морской инфраструктуры для международной бизнес-политики, с особым акцентом на текущую структуру рынка и устойчивость сети.

Ключевые слова: акционирование, глобальные операторы, контейнерные терминалы, контейнеризация, международная бизнес-политика, морское судоходство.

ANALYSIS OF THE CONSEQUENCES AND IMPACT OF NETWORK CORPORATIZATION ON INTERNATIONAL BUSINESS POLICY: GLOBAL OPERATORS OF MARINE TERMINALS

Abstract. The article analyzes the structure of the global container shipping network to reveal the realities of liner shipping networks moved by shipping lines, as well as the structure and consolidation of the container shipping and terminal operations market. Discussion of the corporatization of the global network of maritime container handling infrastructure is included in the international business literature. This study also extracts the main implications of the current structure and governance of the global maritime infrastructure network for international business policy, with a particular focus on the current market structure and network resilience.

Keywords: corporatization, global operators, container terminals, containerization, international business policy, maritime shipping.

Оглядываясь назад, можно сказать, что корпоратизация привела к появлению глобальной сети морских контейнерных терминалов с уникальными характеристиками с точки зрения географии, структуры, параметров управления, активов и коммерческих последствий. В то время как корпоратизация систематически обеспечивала создание терминальных мощностей для удовлетворения растущих объемов мировой торговли, кризис глобальной цепочки поставок, вызванный COVID-19, выявил ограничения сети при столкновении с серьезными потрясениями. В начале пандемии сочетание шоков предложения и шоков спроса, вызванных блокировками по всему миру, первоначально привело к снижению объемов торговли и портов. Однако летом 2020 года ситуация начала быстро меняться, чему способствовал сдвиг потребительских расходов с услуг на продукты, сильный рост электронной коммерции и довольно неожиданное быстрое восстановление экономики, поддержанное обширными пакетами государственных стимулов. Сильный рост спроса (особенно на товары длительного пользования, такие как офисное оборудование, электроника и мебель) и крупномасштабное пополнение запасов импортерами и розничными торговцами начали оказывать давление на цепочки поставок. В то же время сторона предложения не могла эффективно отреагировать из-за нехватки мощностей судов и оборудования (пустые контейнеры, шасси, железнодорожные вагоны и т. д.), а также проблем с доступностью докеров, дальнобойщиков и связанной с ними логистической рабочей силы. Временное закрытие заводов, логистических объектов и терминалов в Китае и других странах, а также нехватка рабочей силы из-за карантина,

¹Корпоратизация – акционирование, то есть распределение акций между учредителями предприятия или его инвесторами в соответствии с их вкладами. Большой экономический словарь. – М.: Институт новой экономики. А.Н. Азрилиян, 1997.

изоляции и домашней изоляции еще больше усугубили ситуацию. Совокупный эффект дисбаланса спроса и предложения привел к повышению уровня заторов в ключевых портах и терминалах по всему миру, в основном вдоль западного побережья США, Китая и северо-западной Европы. Всплеск контейнерной торговли, начавшийся летом 2020 года, даже усилился в течение 2021 и 2022 годов. По мере того, как кризис цепочки поставок набирал обороты, грузовладельцам пришлось мириться с исторически высокими фрахтовыми ставками, несмотря на увеличение времени простоя контейнеров в портах и исторически низкую надежность расписания линейных перевозок, услуг и серьезные задержки в цепочке поставок.

Таким образом, COVID-19 стал серьезным испытанием на устойчивость глобальной сети контейнерных перевозок и призывает игроков рынка и политиков оценить, необходимы ли корректирующие действия для управления и организационных характеристик отрасли контейнерных терминалов. Учитывая это, цель данной статьи двоякая.

Во-первых, в данной статье исследуется, как разворачивается корпоратизация в данной конкретной ситуации. Анализируется структура глобальной сети контейнерных перевозок, чтобы раскрыть реалии сетей линейных перевозок, эксплуатируемых судоходными линиями, а также структуру и консолидацию рынка контейнерных перевозок и терминальных операций. Я также определяю ключевые пространственные и функциональные характеристики глобальной сети морской инфраструктуры, включая узкие места, перевалочные рынки и регионы с несколькими портами, а также глобальный взгляд на сеть контейнерных терминалов, в том числе в свете кризиса в цепочке поставок, вызванный пандемией COVID-19.

Во-вторых, в этом исследовании выявляются основные последствия нынешней структуры и управления глобальной сетью морской инфраструктуры для международной бизнес-политики, с особым акцентом на текущую структуру рынка и устойчивость сети. Международная бизнес-политика означает «изменения, намеренно инициированные правительством, чтобы повлиять на принятие решений и поведение фирм в сфере международного бизнеса». В частности, я обсуждаю области инициатив международной деловой политики в связи с наблюдаемой интернационализацией и корпоратизацией в сфере эксплуатации терминалов.

Сетевая корпоратизация. Хотя государственные судоходные компании все еще существуют в некоторых странах, таких как Китай (например, «Cosco Shipping Group»²), торговые суда обычно принадлежат и управляются частными компаниями, начиная от магнатов оптовых перевозок в Греции и владельцев контейнерного флота Германии до японских и южных компаний. Корейские промышленные конгломераты. Морское судоходство — это очень многонациональная деятельность, особенно в отношении владения судами, управления ими и флага регистрации. Например, контейнеровоз «EverGive», заблокировавший Суэцкий канал в марте 2021 года, зарегистрирован в Панаме, эксплуатируется судоходной линией «Evergreen»³, базирующейся на Тайване, и принадлежит «ShoeiKisenKaisha»⁴, судовладельческой и лизинговой дочерней компании японской судостроительной компании «ImabariShipbuilding»⁵. За его техническое управление отвечает немецкая компания по управлению судами «BernhardSchulteShip Management»⁶. «UK Club»⁷ является страховщиком P&I⁸ (1), а корпус застрахован японской страховой группой MS&AD⁹.

²*Cosco Shipping Group* - крупнейшая в мире судоходная компания, в состав которой входят несколько дочерних компаний, таких как «COSCO Shipping Holdings», «COSCO Shipping Lines» и «COSCO Shipping Ports». Кроме того, на 5 мая 2024 года компания является крупнейшим поставщиком логистических услуг в Китае. (<https://www.statista.com/topics/10259/cosco-shipping/#topicOverview>)

³*Evergreen* - дочерняя компания концерна тайваньского конгломерата судоходных и транспортных компаний «Evergreen Marine Corporation» (EMC) — всемирная морская транспортная сеть, международный контейнерный перевозчик. (<https://www.evergreen-line.com/>)

⁴*ShoeiKisenKaisha* — компания занимается лизингом судов, в том числе предоставляет лизинг контейнеровозов, лизинг нефтяных судов, лизинг грузовых судов и другие услуги, также предлагает сопутствующие услуги по ремонту и техническому обслуживанию судов. (<https://www.shoei-kisen.com/en/>)

⁵*ImabariShipbuilding* — японская имабарская судостроительная компания. Строит и ремонтирует разнообразные суда, строя более 90 судов в год на 10 отечественных верфях. (<https://www.imazo.co.jp/>)

⁶*BernhardSchulteShipManagement (BSM)* — это судоходная компания международной, полностью семейной группы Schulte. Основываясь на более чем 140-летнем опыте работы группы в отрасли. Управляет современным и диверсифицированным флотом из 80 полностью или частично находящихся в собственности судов, включая контейнеровозы и морские суда, сухогрузы, танкеры и газовозы. (<https://schultegroup.com/bs/>, <https://www.bs-shipmanagement.com/>, <https://bsmrus.com/>, <https://crewdata.com/index.php?lang=eng>)

⁷*UK Club* — одна из крупнейших в мире организаций взаимной морской защиты и возмещения убытков, страхует более 250 миллионов тонн собственных и застрахованных судов из более чем пятидесяти стран мира (<https://www.ukpandi.com/>)

⁸*P&I («Protection and Indemnity»*, что означает «защита и компенсация») — форма страхования ответственности судовладельца или фрахтователя за деятельность. (<https://marineservices.lv/ru/product/otvetstvennost-sudovladelca/>)

⁹*MS&AD* - <https://msad.vc/>

Суда используют обширную сеть морских путей, пересекающих океаны, моря и проливы, руководствуясь международным режимом морского права и рядом договоров о свободном проходе. Транзитные сборы взимаются только с крупных межконтинентальных каналов государственными органами, такими как Управление Панамского канала и Управление Суэцкого канала. По сравнению с относительной свободой судоходства на море, заход в порт сопряжен с операционными и финансовыми обязательствами, связанными с морским доступом (например, лоцманскими и буксировочными услугами), взиманием портовых сборов и использованием терминала. В отрасли управления портами интернационализация сменилась преимущественно региональной структурой, иногда сосредотачиваясь на одном порту, и несколько операторов портовых терминалов создали многонациональный портфель. Эта интернационализация была поддержана корпоратизацией портовой отрасли, в результате которой правительства сохранили право собственности на портовую недвижимость и ввели систему управления портами по принципу арендодателя. Частный сектор обычно осуществляет коммерческую деятельность терминалов на основе соглашений об аренде или концессии [2] с государственным сектором, представленным администрацией порта, за исключением таких стран, как Великобритания (полностью приватизированные порты) и Южная Африка (порты и терминалы контролируются государственной компанией «Transnet»¹⁰). Установление модели портов-владельцев привело к массовой фазе корпоратизации во многих регионах. Корпоратизация привела к тому, что в аренду стало доступно больше терминалов, а процесс торгов стал более активным, что позволило операторам терминалов с хорошим капиталом получить концессии, что привело к концентрации активов контейнерных терминалов у ограниченного числа операторов. Эта концентрация аналогична судоходным линиям, но даже если операции терминалов стандартизированы, работа в местной бизнес-среде требует управленческих знаний, которые нелегко воспроизвести.

Таким образом, корпоратизация способствовала появлению обширной сети глобальных и региональных компаний-операторов терминалов, постепенно смещая сцену конкуренции в портах от портовых властей к компаниям-операторам терминалов. Это также позволило создать новые сети и отношения между судоходными линиями и операторами терминалов через альянсы и, в частности, через создание компаний-операторов терминалов, действующих как филиалы судоходных линий.

Следовательно, индустрия эксплуатации терминалов становится все более сложной: конкуренция, цели и стратегии входа у разных операторов терминалов различаются и различия в условиях выхода на местные рынки. Было предложено несколько классификаций компаний-операторов терминалов. Здесь компании-операторы терминалов классифицируются по двум параметрам (таблица 1).

Таблица 1

Классификация глобальных операторов терминалов.

Стивидоры	С привязкой к оператору связи	Финансовые холдинги
Горизонтальная интеграция	Вертикальная интеграция	Диверсификация портфеля
Портовые операции являются основным видом деятельности; Инвестиции в контейнерные терминалы для расширения и диверсификации	Морское судоходство является основным видом деятельности; Инвестиции в контейнерные терминалы как вспомогательная функция	Управление финансовыми активами является основным видом деятельности; Инвестиции в контейнерные терминалы для оценки и получения дохода.
Расширение за счет прямых инвестиций	Расширение за счет прямых инвестиций или через материнские компании.	Расширение за счет приобретений, слияний и реорганизации активов.
Государственный: PSA, HHLA, ChinaMerchants Port Holdings (CMPort) ¹¹ .	Государственный: COSCO	Государственный: DP World (DPW) (Sovereign Wealth Fund).

¹⁰Transnet- холдинговая компания, объединяющая пять дочерних компаний, занимающихся общественным автомобильным и железнодорожным транспортом, судоходством и нефтепроводами Южной Африки. Одной из дочерних компаний «Transnet» является компания «South African Airways Ltd.» (SAA), чей сервис и техническое обслуживание самолетов позволили ей войти в двадцатку крупнейших авиаперевозчиков мира. (<https://www.transnet.net/>, <https://www.gov.za/about-government/contact-directory/soe/transnet-ltd>)

¹¹ChinaMerchantsPortHoldings («CMPort») – одна из крупнейших контролируемых государством портовых корпораций Китая, совокупный контейнерооборот терминалов в ее инвестиционном портфеле составил в 2022 году 137 миллионов TEU (в августе 2016 года переименована в «ChinaMerchantsInternational Limited»), была зарегистрирована на Гонконгской фондовой бирже в 1992 году (биржевой код 00144). Являясь важной дочерней компанией «ChinaMerchantsGroup», она является ведущим мировым разработчиком портов, инвестором и оператором. Компания создала обширную портовую сеть, включающую крупные узловые порты вдоль побережья Китая. «CMPort» контролирует или инвестировал в терминалы, расположенные в Гонконге, Тайване, Шэньчжэне, Нинбо, Шанхае, Циндао, Тяньцзине, Даляне, Чжанчжоу, Чжаньцзяне, Шаньтоу и других контейнерных портах, и успешно расширил свою сеть на Южную Азию, Африку, Америку, Океанию, Европу и Средиземноморье. Компания с 2008 года постоянно расширяет свой портовый бизнес за рубежом и в последние годы ускорила темпы интернационализации. По состоянию на 31 декабря 2022 года компания инвестировала или приобрела миноритарную долю в 42 портах в 25 странах и регионах. В 2022 году контейнерооборот компании достиг 136,53 млн. TEU, а объем насыпных грузов — 547 млн. тонн. (<https://www.cmport.com.hk/en/>, <https://www.marketscreener.com/quote/stock/CHINA-MERCHANTS-PORT-HOLD-1412600/>).

Частный: Eurogate, HPH, ICTSI, SSA.

Частный: MSC, APL, Evergreen.

Частный: Pots America (AIG), Macquarie Infrastructure (Fund).

Источник: собственная разработка

Первое измерение рассматривает истоки и стратегическое обоснование инвестиций в глобальную сеть терминальной инфраструктуры:

✓ *Стивидоры.* В эту группу входят независимые операторы портовых терминалов, предлагающие услуги по обработке контейнеров широкой клиентской базе. Расширение рынка позволяет тиражировать уникальный опыт в терминальных операциях и диверсифицировать доходы. Глобальные операторы терминалов, такие как «Hutchison Ports»¹² и «ННЛА»¹³, снижают риски посредством создания совместных предприятий по терминалам с судоходными линиями, что усложняет структуры владения терминалами и механизмы партнерства.

✓ *С привязкой к оператору связи.* В последние десятилетия контейнерные линии создали специальные терминальные мощности для поддержки своего основного судоходного бизнеса. Полученные выгоды включают контроль затрат, эксплуатационные характеристики, рентабельность и определение приоритетности судов во время заходов в порт. Компании-операторы терминалов формируются как отдельные бизнес-единицы или дочерние компании с терминальными мощностями, эксплуатируемыми на базе однопользовательского специализированного оборудования или открытыми для третьих судоходных линий. Например, «AP Moller-Maersk»¹⁴ управляет сетью контейнерных терминалов через свою дочернюю компанию «APM Terminals», дочернюю компанию «Maersk Line». «СМА CGM»¹⁵ (через контрольный пакет акций в «Terminal Link»¹⁶), «MSC»¹⁷ (через контрольный пакет акций в «Terminal Investment Limited»¹⁸) и «COSCO»¹⁹ (через полностью принадлежащие «Cosco Shipping Ports»²⁰) также входят в число наиболее активно участвующих в работе терминалов судоходных линий.

✓ *Финансовые холдинги.* Портовые терминалы привлекли несколько инвестиционных банков, пенсионных фондов и фондов национального благосостояния как класс активов с потенциалом получения дохода в течение длительного периода времени. Большинство из них приобретают долю в активах и оставляют операции существующей операционной компании. Другие напрямую управляют терминальными активами через отдельную компанию по эксплуатации

¹² *HutchisonPorts (Hutchison Ports ECT Rotterdam (ECT))* — один из ведущих и наиболее передовых операторов контейнерных терминалов в Европе. Компания обрабатывает большую часть контейнеров в порту Роттердама. ECT управляет терминалом ECT Delta и терминалом ECT Euromax. Оба расположены в Маасвлакте, прямо на берегу Северного моря.

¹³ *Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)* – ведущая европейская логистическая компания. Разрабатывает логистические и цифровые хабы для транспортных потоков будущего. При этом основное внимание уделяется инновационным технологиям и устойчивым решениям. (<https://hlla.de/en/company>)

¹⁴ *AP Moller-Maersk (A.P. Moller-Maersk A/S)* - датская международная компания по контейнерным перевозкам и крупнейшая операционная дочерняя компания компании «Maersk», датского бизнес-конгломерата, специализирующийся на морских грузовых перевозках и обслуживании портовых терминалов. Штаб-квартира находится в Копенгагене, а дочерние предприятия и офисы, в которых работает около 100 тысяч сотрудников, располагаются в более чем 135 странах мира (<https://www.marinevesseltraffic.com/container-lines-maps/MAERSK>, <https://www.maersk.com/>).

¹⁵ *СМА CGM* – крупнейшая международная французская компания в области морских, наземных, воздушных и логистических решений, имеющая представительства в 160 странах через 400 офисов, 750 складов, 160 000 сотрудников и широкий флот из 620 судов; «СМА CGM» обслуживает 420 из 521 торговых портов мира и управляет более чем 257 судоходными линиями; 22 миллиона TEU (перевезенный объем) и 5 миллионов TEU (емкость флота); логистика: 750 складов, 9 миллионов квадратных метров складских помещений, 2,8 млн. тонн наземных грузов, 0,4 млн. тонн авиаперевозок, 1,05 миллиона TEU (океанские объемы ЗРЛ и NVO), 429 000 кубических метров LCL. (<https://www.cma-cgm.com/>, <https://www.cmacgm-group.com/en/>, <https://www.cma-cgm.com/about/the-group>).

¹⁶ *TerminalLink* - международный портовый оператор контейнерных терминалов, девелопер и инвестор, управляющий на сегодняшний день в общей сложности 50 терминалами («TerminalLink» обработал в 2020 году объем более 25,5 млн. TEU). Была создана в 2001 году и на сегодняшний день является обществом с ограниченной ответственностью. 51% акций «TerminalLink» принадлежит «СМА CGM», а 49% — «ChinaMerchants Port Holdings Company Limited». (<https://www.cmacgm-group.com/en/group-and-vision/our-activities/terminals>)

¹⁷ *MSC (Mediterranean Shipping Co.)* - международная логистическая компания с головным офисом в Женеве (Швейцария) – мировой лидер в сфере контейнерных перевозок (более 300 маршрутов), чья глобальная сеть состоит из более чем 675 местных офисов в 155 странах, численность сотрудников составляет более 200 000 человек, 830 судов, 520 портов захода, 5 самолетов, ежегодно перевозит около 24,5 млн. TEU. (<https://www.msc.com/>, <https://www.msc.com/en/local-information>)

¹⁸ *Terminal Investment Limited (TiL)* – терминальный оператор, у которого мажоритарным владельцем и основным клиентом является «MSC» (*Mediterranean Shipping Company*). Компания основана в 2000 году семьей Апонте для обеспечения пропускной способности контейнерных терминалов, стратегически расположенных в ключевых портах на основных морских маршрутах мира. «TiL» имеет значительное присутствие в некоторых из самых загруженных портов мира по объему контейнеров, включая Сингапур, Нинбо, Пусан, Лос-Анджелес, Лонг-Бич, Роттердам, Антверпен, Нью-Йорк/Нью-Джерси и Валенсию. (<https://tilgroup.com/>, <https://tilgroup.com/about-us.html>)

¹⁹ *COSCO – China Ocean Shipping (Group) Company* – китайская компания, мировой лидер в секторе навалочных грузов, входит в число 10 крупнейших мировых контейнерных операторов и ежегодно перевозит порядка 180 млн. тонн груза (www.cosco.com).

²⁰ *Cosco Shipping Ports* - дочерняя компания *Cosco Shipping Group*. (<https://www.statista.com/topics/10259/cosco-shipping/#topicOverview>)

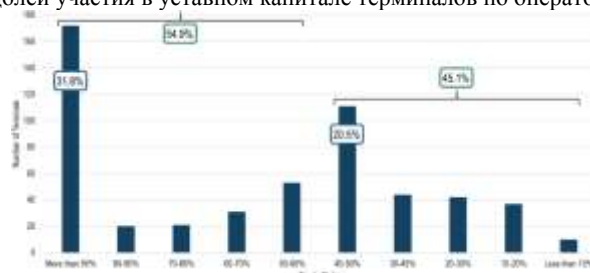
терминалов. «Dubai Ports World»²¹ («DPW»), филиал суверенного фонда благосостояния «Dubai World»²², является крупнейшим мировым оператором терминалов, принадлежащим финансовому холдингу. Терминалы имеют внутреннюю ценность, связанную с недвижимостью, поскольку они занимают легкодоступные места, которые невозможно эффективно заменить. Рост грузопотоков в портах по всему миру сделал терминальные активы еще более ценными, что привлекло новую группу инвесторов, таких как пенсионные фонды. Терминалы также примечательны своей эксплуатационной ценностью, поскольку они приносят доходы, связанные с генерируемой ими арендной платой. Инвестиции в терминалы позволяют частным инвестиционным компаниям диверсифицировать свои портфели в различных сегментах транспортного рынка (порты, аэропорты, железные дороги), одновременно проводя географическую диверсификацию.

Терминальная инфраструктура, расположенная на различных региональных рынках, помогает снизить риски, особенно те, которые связаны с колебаниями спроса на трафик, а также стратегиями ценообразования и пропускной способности конкурентов. Глобальный портфель также может помочь снизить финансовые и политические риски, связанные с активностью только на одном рынке.

Второе измерение в классификации операторов терминалов касается государственной и частной собственности, а также доли владения терминалами. Корпоратизация портов во всем мире привела к отказу местных государственных или государственных предприятий от операций на терминалах. Однако приход глобальных игроков в местную отрасль операторов терминалов не всегда подразумевал влияние частного капитала. Вместо этого это означало, что сюда пришли крупные иностранные государственные операторы терминалов. Примеры включают глобальные инвестиции «DP World («DPW»)» (часть «Dubai World») и «PSA»²³ (часть «Temasek Holdings»²⁴) или крупных китайских государственных компаний «Cosco Shipping Ports» и «ChinaMerchantsHolding».

Распределение долей участия в капитале терминалов по выборке из 541 контейнерного терминала показывает основное поведение корпоратизации с точки зрения инфраструктурных предпочтений (см. рисунок 1); 31,8% всех терминалов имеют долю выше 90%, что указывает на то, что многие операторы терминалов предпочитают полный контроль. Если это невозможно, контрольный пакет акций, превышающий 50%, остается предпочтительным. В связи с нормативно-правовой базой, такой как правила, запрещающие иностранной компании контрольный пакет активов терминала или другому оператору терминала, уже имеющему контрольный пакет акций, еще одной распространенной точкой входа (20,5% всех долей) является миноритарная доля (3) от 40 до 50 %. Среди крупнейших контейнерных терминалов, предполагающих хорошо налаженную функцию шлюза, обычно имеется множество миноритарных долей.

Рисунок 1 – Распределение долей участия в уставном капитале терминалов по операторам терминалов (N = 541).



Источник: Собственная база данных, полученная от «Drewry Shipping Consultants».

²¹Dubai Ports World («DP World» или «DPW») – дочерняя компания «Dubai World», со штаб-квартирой в Дубае. Глобальный портовый оператор (ОАЭ) – ведущий поставщик интеллектуальных логистических решений. (<https://www.dpworld.com/supply-chain-solutions/marine-services/poml>, <https://www.dpworld.com/en/uae>, <https://www.dpworld.com/en/uae/news/latest-news>)

²²Dubai World – государственная инвестиционная компания Объединенных Арабских Эмиратов со штаб-квартирой в Дубае (ОАЭ).

²³PSA (Package Shippers Association) – ведущая американская торговая ассоциация по доставке грузов. Представляет собой сложную индустрию судоходства и экосистему с оборотом более 170 миллиардов долларов, состоящую из грузоотправителей, поставщиков, розничных продавцов, 3PL-компаний, логистических компаний, компаний-разработчиков программного обеспечения и многих других. ([https://www.packageshippers.org/#:~:text=Package%20Shippers%20Association%20\(PSA\),now%20the%20Package%20Shippers%20Association.](https://www.packageshippers.org/#:~:text=Package%20Shippers%20Association%20(PSA),now%20the%20Package%20Shippers%20Association.))

²⁴ Temasek Holdings – инвестиционная компания, основанная в 1974 году, штаб-квартира которой находится в Сингапуре. Имея 13 офисов в 9 странах, компания владеет портфелем в размере 382 миллиардов сингапурских долларов (287 миллиардов долларов США) по состоянию на 31 марта 2023 года, в основном в Сингапуре и остальной части Азии. Выручка в 2023 году составила 100,4 млрд. долларов США. (<https://pitchbook.com/profiles/advisor/11313-73#overview>, <http://www.temasek.com.sg/>, <https://www.globaldata.com/company-profile/temasek-holdings-private-limited/>)

Появление и рост глобальных операторов терминалов. Стратегии интернационализации, проводимые глобальными операторами терминалов, изначально были направлены на поиск инвестиционных возможностей за рубежом. Развитие инфраструктуры происходило в три волны. В первой волне участвовали стивидоры («HPH»²⁵, «P&O Ports»²⁶ и «SSA»²⁷), которые расширили свою деятельность, когда в начале 1990-х годов начали реализовываться схемы приватизации портов. Тем не менее, в 1960-х и 1970-х годах компании «Sealand»²⁸ и «American President Line»²⁹ («APL») инвестировали в эксплуатацию терминалов, но в меньших масштабах и в гораздо более закрытом контексте, поскольку государственная собственность и эксплуатация все еще доминировали. Следуя примеру этих первых пользователей, в конце 1990-х годов вторая волна операторов терминалов начала расширяться на международном уровне («PSA», «CSX World Terminals»³⁰ и «Eurogate»³¹). Третья волна включала выход крупных линий контейнерных перевозок на терминалы для поддержки своего основного бизнеса в 2000-х годах. Эта волна также включала в себя появление финансовых холдингов.

Решение операторов терминалов выйти в новый порт (рынок) и обеспечить значительные инвестиции в инфраструктуру зависит от конкретных факторов компании (размер и бизнес-стратегия), характеристик терминала (расположение, размер, заинтересованные стороны) и макроэкономических факторов (возможности роста, нормативно-правовая база). Помимо использования возможностей органического роста для развития инфраструктуры, распространенными стратегиями расширения являются слияния и поглощения («*mergers and acquisitions*» – «M&A»)(4), а также заявки на новые концессии и аренду земли.

Слияния и поглощения(M&A). Большое разнообразие можно наблюдать в рисках слияний и поглощений глобальных операторов терминалов. Три сделки слияния и поглощения в 2001 году ознаменовали начало крупной реконфигурации бизнеса по эксплуатации терминалов: «Hutchison Ports» («Hutchison») вышла на материковую Европу, приобретя базирующуюся в Роттердаме компанию «ECT», «PSA» приобрела местного бельгийского оператора «Hesse-NoordNatie (SCNT)»³², а «Hutchison» купила подразделение международного бизнеса «ICTSI»³³. Пик активности слияний и поглощений пришелся на период с 2005 по 2007 год, что соответствует годам исключительного роста контейнерных перевозок и, как следствие,

²⁵ HPH (Hutchison Port Holdings Ltd.) - предоставляет разнообразные морские услуги. Компания основана в 1865 г. и работает как в Гонконге, так и в материковом Китае и получает большую часть доходов из материкового Китая. Штат сотрудников насчитывает более 3291 человек. Компания предлагает портовые операции, логистику, перевалку грузов, контейнерные перевозки, техническое обслуживание судов и услуги круизных терминалов. Компания инвестирует, развивает, эксплуатирует и управляет глубокowodными контейнерными портами. Компания инвестирует в другие активы, включая речные порты, и предоставляет дополнительные портовые услуги, такие как экспедирование грузов и складирование. Компания получает доход за счет портовых и сопутствующих услуг, транспортных и логистических решений, доходов от комиссий за управление и обслуживание, а также от платы за разработку и поддержку системы. Порт и сопутствующие услуги приносят подавляющую часть доходов. Ведет свою деятельность в Азии, на Ближнем Востоке, в Африке, Европе, Америке и Австралии. (<http://www.hutchisonports.com/>, <https://pitchbook.com/profiles/company/60409-27#overview>, <https://hutchisonports.com/en/index.html>)

²⁶ P&O Ports (Peninsular & Oriental Ports) – частная компания (закрытое акционерное общество, созданное в 1963 году) DP, представляющая комплекс услуг по эксплуатации и управлению портами и предлагает помощь в вопросах техники безопасности и финансового управления. Штаб-квартира находится в штате Нью-Джерси.

²⁷ SSA – один из крупнейших в мире американских морских операторов, имеющий 250 локаций на пяти континентах. Компания основана в 1949 году как «Bellingham Stevedoring Company». Ежегодно обрабатывает 27,2 миллиона морских и железнодорожных двадцатифутовых эквивалентов (TEU), ежегодно обрабатывает более 113,1 миллионов тонн обычных грузов по всему миру, ежегодно обслуживает 7,4 миллиона круизных пассажиров. (<https://www.ssamarine.com/>)

²⁸ Sealand - американская внутрирегиональная компания по контейнерным перевозкам со штаб-квартирой в Мирамаре, штат Флорида, с представительствами в 29 странах Америки, основанная 26 апреля 1956 г. и прекратившая свою деятельность в январе 2023 г. Оказывала морские и интермодальные услуги с использованием контейнеровозов, грузовиков и железнодорожных перевозок клиентам между Северной и Южной Америкой, Центральной Америкой и Карибским бассейном. (<https://www.sealandmaersk.com/>, <https://en.wikipedia.org/wiki/Sealand>)

²⁹ American President Line (APL), ранее называвшаяся «American President Lines Ltd.» — американская компания по контейнерным перевозкам, являющаяся дочерней компанией французской судоходной компании «СМА CGM». Компания управляет флотом контейнерных судов, в том числе девятью контейнеровозами под флагом США. Основана в 1848 году. На 2024 год предоставляет также инновационные решения для цепочек поставок, предназначенные для поддержки правительства США. (<https://www.apl.com/>)

³⁰ CSX World Terminals – сервисная компания является членом «DP World», «PSA» и «Goodman Group». Компания предоставляет услуги по перегрузке контейнеров и сопутствующие услуги в порту Квай Чунг, Гонконг. (<https://sourcing.hktdc.com/en/Supplier-Store-Directory/CSX-World-Terminals-Hong-Kong-Ltd/1X02G0X3>, https://www.dnb.com/business-directory/company-profiles/csx_world_terminals_hong_kong_limited.3aead4c88e7dfb5258ad99f51cfa79bb.html)

³¹ Eurogate - ведущая компания по переработке контейнеров, основные компетенции также включают такие области, как транспортировка, техническое обслуживание и упаковка. За последние десятилетия компания превратилась в центральный узел торговой и логистической инфраструктуры континента. Благодаря новейшим технологиям и многолетнему опыту компания развивает глобальные цепочки поставок и международную торговлю: двигая глобальную экономику. (<https://www1.eurogate.de/en/>)

³² «Hesse-NoordNatie (SCNT)» - бельгийская морская сеть. (www.hnn.be, <https://www.maritime-database.com/company.php?cid=67982>)

³³ «ICTSI» (International Container Terminal Services) – крупнейший независимый оператор терминалов на шести континентах (32 терминала, 19 страны, более 11000 человек), компания основана в декабре 1987 года в Маниле (Филиппины). (<https://www.ictsi.com/>)

нехватки терминальных мощностей. Показательным является случай с «DP World («DPW»)), связанный с приобретением «CSX World Terminals» в «DP World («DPW»))» и «P&O Ports» в «DP World («DPW»))».

В последнее время китайские компании активно участвуют в сделках «M&A». Например, слияние «China Shipping»³⁴ и «COSCO» в 2016 году привело к созданию «Cosco Shipping Ports». В 2017 году испанская компания «Noatum»³⁵ была поглощена «Cosco Shipping Ports». В 2020 году «China Merchants»³⁶ приобрела 49% акций терминального портфеля «CMA Terminals»³⁷, когда этот портфель был передан «Terminal Link» (с 2013 года 51% акций «Terminal Link» принадлежит «CMA CGM» и 49% — «China Merchants»).

Терминальные концессии. Концессии и аренда земли являются одними из наиболее очевидных форм акционирования, необходимых для контейнеризации и создания контейнерных терминалов. Распространенная модель предполагает, что портовые власти-владельцы сдают терминалы (или портовые земли) в аренду частным операторам терминалов на основе долгосрочных концессионных соглашений сроком от 25 до 40 лет. Ответственность за инвестиции является предметом переговоров в рамках условий концессии, в которых определены соответствующие государственные и частные функции в отношении портовой инфраструктуры, такой как причалы и надстройки, такие как краны. Эти условия являются частью тендерных процедур, определяющих условия концессии. Ключевые вопросы, связанные с арендой (концессиями) терминалов, обсуждались в портовых исследованиях с упором на их функцию в качестве инструментов управления портами, процедуры торгов и разделение рисков между сторонами, структуру контракта, положения о производительности, определение платы за землю и т. д. В международной бизнес-литературе предложены теории о преимуществах долгосрочного подхода по сравнению с долгосрочным подходом. краткосрочные отношения, включая продолжительность соглашений и контрактов, виды задействованной деятельности и отношения между контролем собственности и местоположением, вовремя как организующий фактор в глобальных цепочках создания стоимости. Процедуры конкурсных торгов по терминалам, проводимые государственными организациями или портовыми властями, предназначены или должны быть направлены на присуждение терминала справедливым, равноправным и прозрачным образом. Тем не менее, влиятельные глобальные операторы терминалов могут попытаться повлиять на проект, участвуя в корпоративной политической деятельности (например, лоббировании) для достижения благоприятных политических изменений, которые поддерживают стратегические намерения и планы фирмы. Такое стратегическое поведение может повысить шансы этих глобальных операторов терминалов при подаче заявок на концессии на терминалы.

Корпоратизация и интернационализация операторов терминалов. Появление корпоратизации и интернационализации индустрии контейнерных терминалов, а также наблюдаемое разнообразие глобальных операторов терминалов можно лучше понять, если использовать некоторые основные концепции международной бизнес-стратегии.

Теория прямых иностранных инвестиций (ПИИ)³⁸ основана на предположении, что транснациональные корпорации (ТНК)³⁹ будут участвовать в ПИИ, если она обладает монопольным преимуществом перед фирмами принимающей страны благодаря своим уникальным, специфичным для фирмы преимуществам (СПФ)⁴⁰. Чтобы иметь место ПИИ, выгоды от использования СПФ внутри страны через иерархию ТНК должны быть больше, чем

³⁴China Shipping - китайская судоходная компания. (https://www.searates.com/ru/sealine/china_shipping, <http://chinashipping.container-tracking.org/>)

³⁵Noatum - ведущая транснациональная группа в сфере транспортных и логистических услуг. Компания присутствует в 31 стране и структурирована в 3 сферах бизнеса, насчитывает более 4300 специализированных и заслуживающих доверия профессионалов. Работа компании разделена на три основных бизнес-направления: «NoatumMaritime», специализирующееся на предоставлении морских услуг; «Noatum Logistics», наш комплексный логистический оператор, и «NoatumTerminals», наше подразделение портовых операций (<https://www.noatum.com/en/about-noatum/>)

³⁶China Merchants - China Merchants Group (CMG) является одним из центрально управляемых государственных предприятий Китая и ключевым звеном национальной экономики. Основанная и имеющая штаб-квартиру в Гонконге, она была одним из первых предприятий, финансируемых Китаем, которые работали там. Это комплексное предприятие с разнообразными бизнес-операциями. В настоящее время его основными направлениями деятельности являются транспорт и логистика, комплексное финансирование, комплексное развитие городов и парков. «CMG» была пионером национальной промышленности и торговли Китая. Группа была основана в 1872 году. (<https://www.cmhk.com/en/>)

³⁷CMA Terminals - дочерняя компания «CMA CGM» (строительство, приобретение и эксплуатация терминалов). (<https://www.cmacgm-group.com/en/>, <https://www.cma-cgm.com/about/the-group>)

³⁸Хаймер Ш., Международные операции национальных фирм: исследование прямых иностранных инвестиций. Издательство Массачусетского технологического института, 1976.

³⁹ТНК или МНП - многонациональные предприятия (<https://www.ilo.org/topics/multinational-enterprises>)

⁴⁰СПФ - («firm-specific Advantages») - Хаймер Ш., Международные операции национальных фирм: исследование прямых иностранных инвестиций. Издательство Массачусетского технологического института, 1976.

дополнительные затраты на ведение бизнеса на внешнем рынке. Раньше эти дополнительные затраты в индустрии контейнерных терминалов были высокими. До середины 1990-х годов дискриминационные входные барьеры в отрасли операторов терминалов, воздвигнутые правительствами или местными портовыми властями, не позволяли иностранным компаниям выходить на местные рынки во многих странах, оставляя иностранному оператору терминалов мало возможностей для использования своих СПФ в международном контексте. Переход к прозрачным и открытым процедурам концессии подразумевал, что местные операторы терминалов столкнутся с конкуренцией со стороны опытных глобальных игроков, которые могут в полной мере реализовать свои соглашения СПФ в процедуре конкурсных торгов. Эти договоренности также способствовали появлению глобальных игроков «с глубокими карманами и особыми ноу-хау». Глобальные операторы терминалов имеют заметное конкурентное преимущество при подаче заявок на концессии на терминалы. Они используют свои преимущества масштаба и возможностей, чтобы превзойти других участников торгов с точки зрения финансовых ресурсов и опыта. Ресурсы перемещаются в места, где ожидается самая высокая доходность, что часто приводит к концентрации инвестиций в инфраструктуру в наиболее доступных шлюзах и узлах.

Теория организационных возможностей утверждает, что границы МНП определяются запасом возможностей и знаний фирмы, а также тем, как фирма копирует СПФ своей страны базирования за рубежом, используя надлежащие механизмы управления для координации потоков знаний. Глобальные операторы терминалов пытаются копировать СПФ своей страны за рубежом, одновременно пытаясь найти стратегическое соответствие, адаптируя компанию к каждой из этих зарубежных сред. В этом случае успех глобального оператора терминалов будет определяться легкостью, с которой знания передаются между точками, а также созданием надлежащих механизмов управления для координации этих потоков. Операторы терминалов достигают большей эффективности и снижения затрат за счет внедрения стандартизированных систем во всей терминальной сети. Это может подразумевать использование центрального отдела закупок, который централизует все заказы терминального оборудования и цифровой инфраструктуры. Механизмы обмена знаниями реализуются для обмена результатами исследований и разработок со всеми терминалами сети. Получение конкурентного преимущества в отрасли операторов терминалов все больше зависит от инноваций, направленных на повышение операционной эффективности, конкурентоспособных механизмов связи с внутренними районами, а также повышение видимости и прозрачности потоков грузов и данных. Информационные технологии играют ключевую роль в стратегических инициативах, которые операторы реализуют для использования международных возможностей. Например, «PSA» сначала развивала терминальную деятельность в своем порту приписки Сингапуре, а затем выбрала стратегию интернационализации. Масштаб своей деятельности в Сингапуре помог «PSA» приобрести выдающиеся СПФ в области терминальных операций и связанных с ними цифровых решений. Эти соглашения СПФ использовались для развертывания международной сети терминалов посредством слияний и поглощений и успешных торгов на концессии на новые терминалы. Этому развитию способствовала возросшая конкуренция на сингапурских терминалах, не в последнюю очередь со стороны новичка компании «TanjungPelepas»⁴¹ в Малайзии.

Теория непредвиденных обстоятельств построена на идее, что оптимальное управление ТНК зависит от характера каждой среды, в которой работает ТНК. Таким образом, МНП ищут стратегическое соответствие, адаптируя компанию к каждой из этих сред. Взгляд МНП на обработку информации подчеркивает роль формальной координации и контроля со стороны штаб-квартиры для достижения необходимой адаптации, тогда как взгляд на дифференцированную сеть подчеркивает важность дифференцированного управления рассредоточенными локальными подразделениями в сети, вспомогательная автономия и балансирование местного реагирования с глобальной интеграцией. Теория институционализации (5) утверждает, что интернационализация (6) МНП является результатом взаимной адаптации между фирмой и многочисленными институциональными средами, в которых она работает. МНП приходится иметь дело с каждым местным политическим,

⁴¹*The Port of Tanjung Pelepas (PTP)* - это самый современный контейнерный порт в Малайзии, стратегически расположенный в месте слияния основных судоходных путей восток-запад, что обеспечивает время отхода судов всего за 45 минут и расположен в защищенной бухте без ограничений по приливам (Геланг Патах, Искандар Путери, район Джохор-Бару, Джохор, Малайзия); является частью глобальной терминальной сети «APM Terminals», которая владеет миноритарной долей в совместном предприятии. (<https://www.ptp.com.my/>, <https://www.marinetraffic.com/ru/ais/details/ports/1010?name=TANJUNG-PELEPAS&country=Malaysia>)

социальным и экономическим контекстом и должно достигать легитимности путем постепенной адаптации к этой местной среде. С точки зрения теории бизнес-сетей возникновение МНП представляет собой кумулятивный, поэтапный процесс, определяемый характером существующего опыта фирмы и знанием рынка. В соответствии с изложенными выше теоретическими взглядами, каждый терминал сталкивается с различной операционной (состав грузов), институциональной (трудовое законодательство, государственная политика, модель управления портами) и экономической средой (внутренние рынки).

Глобальные операторы терминалов адаптируются к местной институциональной среде и правилам на каждом внутреннем рынке. Таким образом, успешная интернационализация во многом зависит от способности оператора терминала внедриться в деловые сети принимающих стран, получить доступ к знаниям рынка и расширить возможности местных дочерних компаний. Чтобы справиться с этими различиями в условиях, некоторые операторы терминалов рассматривают отдельные терминалы как независимые бизнес-единицы. Такие настройки управления могут привести к борьбе за власть внутри компании, поскольку интересы локальной сети и штаб-квартиры МНП могут расходиться. Организационные формы, принимаемые операторами терминалов для интернационализации своего бизнеса и создания партнерских отношений с другими фирмами, тесно переплетаются с местной институциональной средой. Например, Оливье Д.⁴² в этом контексте ссылается на роль «специфичности места» и «территориальной привязки», связанных с внутренним рынком, в понимании стратегий расширения. Порты приписки обычно остаются очень важными в сети этих операторов. Подобно тому, что произошло в авиационной отрасли, некоторые перевозчики, входящие в сферу терминалов, создали «центры-крепости» («fortreshubs»), которые служат опорными пунктами, где, кроме доминирующего перевозчика, ни один другой перевозчик не смог наладить свою деятельность.

Хотя глобальные операторы терминалов обычно разрабатывают стратегии относительно того, куда инвестировать дальше, их фактический выход на региональные рынки во многом зависит от их успешности в использовании возможностей, предлагаемых в виде концессий или слияний и поглощений. Территориальные институты и стратегические действия играют ключевую роль в открытии окон возможностей в различных конкурирующих местах для конечных инвестиций и роста. Когда появляется окно возможностей для входа в одно место, другое конкурирующее место может отреагировать, также создав инвестиционные возможности. Такое взаимодействие может увеличить количество вариантов входа в терминал для глобальных операторов в одном и том же портовом регионе.

Последствия консолидации и интернационализации в отрасли эксплуатации терминалов для международной бизнес-политики. За последние несколько десятилетий создание и развитие глобальной инфраструктуры и сети морских контейнерных терминалов внесли большой вклад в содействие глобальной торговле и общей экономической глобализации. Огромный масштаб глобальных сетей и активов конкретных компаний способствовал реализации операционной экономии за счет масштаба и масштаба, что привело к постепенному снижению транспортных и логистических затрат для международного бизнеса. Изменения в международной деловой политике способствовали появлению и росту глобальных операторов терминалов, например, посредством приватизации (национальных) портов и разработки надлежащей нормативной базы по аренде терминалов и процессам концессии в портах.

Общая точка зрения заключается в том, что политики и регулирующие органы должны продолжать стимулировать снижение затрат и повышение эффективности. Требование о том, чтобы все соответствующие затраты, включая внешние издержки, связанные с окружающей средой и перегрузками, должным образом учитывались в цепочках поставок, является особенно сложным. В сфере контейнерных перевозок операторами терминалов являются в основном частные предприятия, работающие в транснациональной среде. Это серьезно ограничивает сферу политического вмешательства, обычно в отношении политики конкуренции и условий окончательных уступок.

Тенденция консолидации в обработке контейнеров и появление крупных глобальных операторов терминалов могут вызвать обеспокоенность среди политиков. С одной стороны, разветвленные сети терминалов часто считаются эффективным средством уравнивания силы комбинаций перевозчиков в линейных перевозках, достижения экономии за счет

⁴² Оливье Д. Частный выход и новые партнерства в индустрии контейнерных терминалов: данные из Азии // Морская экономика и логистика. 2005. №7(2). С. 87–115.

масштаба и объема, а также оптимизации функций терминалов в логистических сетях. В то же время высокий уровень концентрации поднимает вопросы о том, достаточны ли рыночные силы для предотвращения злоупотреблений рыночной властью в глобальном масштабе, образования региональных или местных монополий в перевалке грузов и участия портовых властей-владельцев в терминальных операциях. Международная деловая политика может налагать ограничения на институциональные факторы, особенно на нормативную и антимонопольную политику, отслеживающую олигополистические и монополистические риски на соответствующих географических рынках. Подавляющее большинство слияний и поглощений, связанных с терминалами, подвергалось проверке со стороны национальных или региональных антимонопольных органов. Эти учреждения неоднократно вмешивались, чтобы избежать потенциального злоупотребления доминирующим положением нового предприятия на соответствующем географическом рынке или обеспечить конкурентоспособность путем сохранения низких барьеров входа и выхода. Ожидается, что этот политический вопрос станет еще более актуальным, учитывая сохраняющийся высокий уровень консолидации в отрасли операторов терминалов, а также ключевую роль, которую терминалы и морские порты играют в развитии более устойчивых и эффективных цепочек поставок.

Международная деловая политика может также влиять на то, как глобальные операторы терминалов извлекают (местную) экономическую ренту. Консолидация рынка увеличивает риск перетекания экономической ренты в сторону влиятельных игроков. Порты становятся все более зависимыми от внешней координации и контроля со стороны (иностранных) субъектов, которые могут получить значительную долю экономической ренты (богатства), производимой портами, и которые часто руководствуются целью создания акционерной стоимости. Некоторые страны, такие как Германия, по-прежнему в значительной степени ориентированы на действующих отечественных операторов терминалов, тем самым оставляя мало места иностранным операторам для входа в национальную портовую систему и участия в практике «экспорта» прибылей. Местные и национальные политики, возможно, также захотят обеспечить, чтобы местное сообщество получало справедливую прибыль за скудные местные ресурсы (такие как земля и человеческие ресурсы), используемые для создания экономической ренты в терминальном бизнесе. В таких обстоятельствах концессии на терминалы, особенно на новых объектах, подвергаются все более тщательному контролю, в то время как правительственные учреждения, в том числе государственные портовые власти, разрабатывают политику, гарантирующую, что часть добавленной стоимости, создаваемой глобальными операторами терминалов, остается локальной. Например, портовые власти Нью-Йорка/Нью-Джерси включают в соглашения об аренде/концессии порта положения, предусматривающие, что, если местный оператор терминала будет продан другой (иностранной) стороне, часть реализованной прибавочной стоимости соответствующей финансовой операции перейдет администрации порта.

Инвестиции иностранных операторов терминалов могут быть спорными, поскольку их владение стратегическими портовыми объектами может означать потерю суверенитета и противоречить долгосрочным национальным интересам. Ярким примером стал спор вокруг поглощения «P&O Ports» базирующейся в Дубае компанией «DP World («DPW»)». Глобальный портфель «P&O Ports» включал несколько терминалов в крупных американских портах, таких как Нью-Йорк, Балтимор, Майами, Новый Орлеан и Филадельфия. После событий 11 сентября, когда вопросы безопасности стали крайне спорными, сделка вызвала общественные дебаты, особенно с учетом того, что интересы Ближнего Востока контролируют «DP World («DPW»)». После одобрения акционеров «DP World («DPW»)» получила одобрение всех соответствующих регулирующих органов, включая Комитет по иностранным инвестициям в США («CFIUS») ⁴³. Однако Конгресс США отложил продажу, а комитет Палаты представителей США по ассигнованиям даже проголосовал за блокирование сделки. В конце концов, «DP World («DPW»)» передала американские терминальные активы «P&O Ports» компании «American Insurance Group («AIG»)» ⁴⁴, которые позже были включены в портфель «Ports America» ⁴⁵.

⁴³ Комитет по иностранным инвестициям в США (The Committee on Foreign Investment in the United States (CFIUS) – межведомственный комитет, уполномоченный проверять определенные сделки, связанные с иностранными инвестициями в Соединенных Штатах, а также определенные сделки с недвижимостью, совершаемые иностранцами, с целью определения влияния таких сделок на национальную безопасность Соединенных Штатов. (<https://home.treasury.gov/policy-issues/international/the-committee-on-foreign-investment-in-the-united-states-cfius>)

⁴⁴ American Insurance Group («AIG») – ведущая мировая страховая организация, предоставляющая широкий спектр услуг по страхованию от несчастных случаев и других финансовых услуг. Предоставляет продукты и опыт мирового класса предприятиям и частным лицам примерно в 190 странах и юрисдикциях через операции «AIG» и сетевых партнеров. «AIG» — это маркетинговое название компании American International Group, Inc. (<https://www.aig.com/home>)

Практика международной деловой политики не помешала «DP World («DPW»») выйти на рынок терминалов США. Тем не менее, в конце концов, политические разногласия заставили «DP World («DPW»») принять решение отказаться от приобретенных терминалов в США.

Хотя создание и развитие глобальной инфраструктуры морских контейнерных терминалов и их корпоративизированной сети в значительной степени определялось частными многонациональными компаниями, институциональная среда и механизмы управления в глобальной отрасли эксплуатации терминалов постепенно меняются по мере того, как ряд крупных государственных компаний добавляют сильный геоэкономический и геополитический аспект развития сети. Китайские операторы представляют собой особенно яркий пример. Государственные компании, такие как «Cosco Shipping Ports» и «China Merchants», играют роль в привлечении международных инвестиций в портовую инфраструктуру в рамках инициативы «Один пояс, один путь» («BRI») (7). Эта инициатива была запущена в 2013 году с целью активизировать экономическое развитие и сотрудничество от западной части Тихого океана до Балтийского моря, а также улучшить инфраструктурную связь в Азии и в Африке. Программа «BRI» является центральным элементом внешней политики и внутренней экономической стратегии Китая. На уровне морских портов китайские компании внесли существенный вклад в ключевые проекты расширения и восстановления портов в Азии (Шри-Ланка, Пакистан, Юго-Восточная Азия), Африке (Джибути, Кения) и некоторых частях Европы (Пирей, Валенсия и Зебрюгге). Инвестиционный ажиотаж этих государственных глобальных операторов терминалов хорошо согласуется с геоэкономическими амбициями Китая. Однако некоторые утверждают, что участие Китая в инвестициях в порты представляет собой прямую угрозу безопасности, поскольку коммерческие цели сочетаются с военными и геополитическими мотивами. Кроме того, экономическая отдача от таких инвестиций в инфраструктуру остается под вопросом из-за потенциального риска перехода от этой формы акционирования государственных предприятий в секторе эксплуатации терминалов. Таким образом, коммерческие стратегии, реализуемые операторами терминалов, могут стать важными вопросами национальной политики.

Заключение. Управление мощностями остается сложным, поскольку в краткосрочной перспективе высокая волатильность спроса должна компенсироваться довольно негибкими мощностями терминалов и парка за счет пересмотра инвестиционных схем, закупок и технического обслуживания оборудования, а также общих стратегий размещения активов. Последствия этой напряженности варьируются от серьезных ситуаций с избыточной пропускной способностью терминалов (как наблюдалось в 2009 году) до структурной перегрузки терминалов, примером которой является кризис цепочки поставок, который начался в конце 2020 года.

Кризис цепочки поставок выявил некоторые структурные сдвиги в глобальной инфраструктуре и сети морских контейнерных терминалов, которые сформировались за последние десятилетия. Понимание этих изменений имеет решающее значение при подготовке к будущим действиям и инициативам в международной деловой политике.

Во-первых, хотя чрезвычайные условия на рынке можно рассматривать как результат «идеального шторма», кризис цепочки поставок ясно обнажил пределы современных принципов управления цепочками поставок, таких как принцип «точно в срок» (*«just-in-time»* - *JIT*). Владельцы грузов, поставщики логистических услуг, перевозчики и операторы терминалов ощутили на себе весь эффект десятилетнего внимания к сокращению затрат и оптимизации процессов цепочки поставок. В результате у них остались минимальные запасы и отсутствие резервных мощностей, чтобы справиться с сбоями, что подчеркивает важность устойчивости цепочки поставок. Повышение устойчивости цепочек поставок и сетей потребует существенной координации и сотрудничества между участниками рынка и государственными политиками с целью эффективного решения ключевых проблем, таких как увеличение числа и географического распространения поставщиков, наличие возможностей для замены поставщиков и каналов распределения, создание буферов или слабые мощности в цепочках поставок, готовность платить за такие дополнительные мощности и вопрос о том, кто должен обеспечить капитальные вложения.

⁴⁵ *Ports America* – ведущий диверсифицированный портовый оператор и поставщик логистических услуг в Северной Америке, осуществляющий свою деятельность в более чем 70 точках и более чем 30 портах США. Компания является лидером в области решений, основанных на данных, и охватывает широкий спектр услуг в цепочке поставок, включая операции с контейнерами, ро-ро (*«Roll-on/roll-off»* или *«RoRo»*), балкерными, военными и круизными судами. Штаб-квартира «Ports America» находится в Джерси-Сити, штат Нью-Джерси (<https://www.portsamerica.com/>)

Во-вторых, кризис цепочки поставок подразумевает некоторый уровень разрыва между материальными товарами, которые проходят через глобальную сеть морских контейнерных терминалов, и нематериальными активами (бренды, знания в области НИОКР и т.д.), которые стимулируют спрос на эти продукты. Хотя транспорт и логистику часто рассматривают как производный спрос, высокий потребительский спрос на многие товары, основанный на их нематериальной ценности бренда, сдерживается перегруженностью портов и более широкими сбоями в цепочках поставок. Другими словами, эти требования не могли быть выполнены или, по крайней мере, подвергались задержкам, что может иметь долгосрочные последствия для структуры спроса. Такой поворот событий может привести к новой реальности, в которой материальное благо (включая лежащую в его основе логистику) становится основой, вокруг которой строятся нематериальные активы. Учитывая эти события, перед политиками международного бизнеса стоит задача сосредоточиться на факторах логистики, которые способствуют гибкости маршрутизации грузов, устойчивости, устойчивости, надежности и времени транзита. Ожидается, что они будут играть более значительную роль в формировании ценности бренда. Например, Федеральная морская комиссия США («FMC»)⁴⁶ и Европейская комиссия (*The European Commission* - «ЕС») разрабатывают нормативные инициативы, чтобы гарантировать, что логистические игроки (в число которых также входят операторы терминалов) выполняют обязательства по качеству обслуживания, согласованные со своими клиентами.

В-третьих, кризис цепочки поставок продемонстрировал некоторый уровень жесткости глобальной инфраструктуры и сети морских контейнерных терминалов, который проявлялся во многих отношениях. Например, многие грузовладельцы не могли найти альтернативные маршруты или порты захода, чтобы перенаправить свои нарушенные цепочки поставок, в то время как клиенты столкнулись с судоходными линиями, которые не могли или не желали отправлять грузы по тарифам и в условиях надежности графика, предусмотренных в долгосрочных соглашениях на грузовые перевозки. Растущий дефицит мощностей в отношении судов, терминалов, транспортного оборудования для внутренних перевозок и складских помещений усугубил наблюдаемый уровень жесткости. Жесткость сети также обусловлена ее высокой зависимостью от ключевых шлюзов и узловых портов, а также от основных магистральных линий, которые обрабатывают или несут большую часть международных торговых потоков. Однако часть проблем с жесткостью возникла из-за неэффективного или неоптимального использования имеющихся мощностей. Отсутствие доступности данных или обмена данными между партнерами по цепочке поставок может ограничить прозрачность и видимость в сети, тем самым препятствуя более эффективному использованию существующих активов посредством группировки грузов и определения приоритетов. Кроме того, в прошлом крупные фирмы, занимающиеся различными аспектами управления глобальными цепочками поставок (крупные 3PL-фирмы⁴⁷, операторы связи и т.д.), сосредоточивались на развитии и оптимизации своих собственных глобальных сетей, не учитывая возможные синергические эффекты (8), которые могут возникнуть в результате стратегического сотрудничества внутри сетей конкурирующих фирм. Такое сотрудничество требует более пристального внимания, поскольку на национальные экономические интересы влияет нехватка мощностей, вызванная конкурирующими корпоративными стратегиями.

В-четвертых, операторам терминалов как управляющим активами постоянно приходится использовать соответствующие модели управления и бизнес-модели для эффективного, устойчивого и отказоустойчивого (9) расширения глобальной сети инфраструктуры морских контейнерных терминалов. Политики должны обеспечить руководство в этом процессе, применяя набор инструментов и инструментов, таких как штрафные и стимулирующие цены (10), мониторинг и измерение, контроль доступа к рынку, а также положения о стандартах и передовой практике.

Кризис цепочки производственно-сбытовой цепочки (поставок) продемонстрировал ключевую роль судоходства и портов в содействии глобальному экономическому развитию и торговле. Терминалы рискуют стать стратегическими активами, используемыми правительствами для реализации конкретных геоэкономических и геополитических амбиций.

⁴⁶FMC - Федеральная морская комиссия— независимое федеральное агентство, отвечающее за регулирование международной системы морских перевозок США в интересах американских экспортеров, импортеров и потребителей США (*The Federal Maritime Commission -FMC*).(<https://www.fmc.gov/>)

⁴⁷3PL – сторонняя логистика («Термин *сторонний поставщик логистических услуг* означает лицо, которое единолично получает, хранит или иным образом транспортирует потребительский товар в ходе обычной деятельности, но которое не принимает на себя право собственности на продукт»)

Когда такая точка зрения получит широкое распространение, глобальная сеть инфраструктуры морских контейнерных терминалов может столкнуться с национализацией (11) ключевой терминальной инфраструктуры или, по крайней мере, с гораздо более строгим уровнем надзора со стороны государственных органов за тем, что терминалы могут и чего не могут делать с точки зрения развития мощностей и ценообразования. Новая парадигма акционирования отрасли контейнерных терминалов будет уделять больше внимания ее устойчивости, поскольку давление будет ощущаться как со стороны коммерческого сектора (его клиентов), требующего большей надежности, так и со стороны государственного сектора, вынужденного вмешаться из-за беспокойства о его безопасности, в том числе негативное воздействие на национальные экономические интересы.

Эта статья проливает свет на более широкие политические последствия растущей интернационализации и корпоратизации в сфере эксплуатации терминалов в правовом международном поле, в том числе в свете недавнего глобального кризиса в цепочках поставок, но без стремления обозначить, какие конкретные политические инициативы следует развивать в глобальном масштабе и (или) в определенных частях мира. Таким образом, в этой статье обсуждаются важные вопросы и области международных инициатив в области деловой политики, которые потенциально могут изменить поведение фирм в рамках развития международной бизнес-сферы. Очевидно, что каждое конкретное политическое действие требует глубокой оценки и анализа, прежде чем его можно будет эффективно реализовать.

Примечание:

1– *P&I (Protection and Indemnity, что означает «защита и компенсация»)* — форма страхования ответственности судовладельца или фрахтователя за деятельность. Основная цель *P&I*-страхования — **защитить интересы владельца судна от претензий третьих лиц и обезопасить его от возможных убытков** в случае причинения ущерба третьей стороне. *P&I* — это основной вид страхования судов, который требуют грузовладельцы и различные службы, эксплуатация судна без этого вида страхования практически невозможна.

У большинства *P&I*-страховщиков можно встретить два раздела такого страхования:

✓ Первый раздел: *P & I*

Protection and Indemnity (защита и компенсация)

Страхование общей гражданской ответственности судовладельца. Страховка распространяется на все основные риски, с которыми могут столкнуться судовладельцы:

- Повреждение / утрата груза;
- Экипаж;
- Ответственность за пассажиров и других лиц, перевозимых на борту;
- Ответственность за проникновение на судно безбилетных пассажиров и беженцев;
- Риски столкновения и контакта с неподвижными или плавучими объектами;
- Ответственность за загрязнение окружающей среды;
- Уборка затонувшего судна;
- Общая авария, не подпадающая под покрытие полиса КАСКО;
- Штрафы;
- Карантинные расходы;
- Иные риски, в результате которых владелец судна может понести убытки;

✓ второй раздел: *FD & D*

Freight, Demurrage & Defense (защита от судебных издержек)

FD&D страхование покрывает расходы судовладельцев на юридические услуги в спорах, возникающих непосредственно в связи с деятельностью застрахованного судна. В случае возникновения юридической тяжбы вы не понесете потерь — это основная причина почему страхование *FD&D* становится все более популярным в морском бизнесе.

P&I-страховщиков можно разделить на две категории:

- Клубы взаимного страхования (Mutual clubs);
- Страхование с фиксированными премиями (Fixed price facilities).

Основной **принцип участия в клубе взаимного страхования** — являться его членом (по аналогии с акционером), что дает возможность участвовать в его общих процессах деятельности. Преимущество клуба заключается в том, что его члены автоматически получают максимально возможное страховое покрытие, гибкость и высокий уровень сервиса при рассмотрении вопросов возмещения убытков и управлении рисками. Но, с другой стороны, обязанности взаимны и, возможно, когда-то от вас потребуется внеплановый страховой взнос за уже прошедший период, чтобы также выгодно разрешить страховую ситуацию для другого члена Клуба.

Крупнейшие международные Клубы взаимного страхования формируют международную группу (<http://www.igpandi.org>).

Страхование с фиксированными премиями предлагают коммерческие страховые организации (обычно страховые компании). В этом случае по полису можно рассчитывать на ограниченный лимит страхового возмещения (от \$250 млн. до \$500 млн.) на условиях очень схожими с Клубами взаимного страхования. У вас не будет дополнительных преимуществ членом Клуба, но ваша страховая премия будет точно известна и зафиксирована на определенный период времени.

2 – *Концессия* – передача в пользование на определенный срок иностранным государствам, кампаниям, частным лицам природных богатств, предприятий и других объектов, принадлежащих государству. Роль государственного партнера в концессионном соглашении заключается в том, что он предоставляет частному партнеру земельный участок, иные права или эксклюзивный договор, позволяющие частному партнеру реализовать проект.

3 – «Миноритарная доля» или точнее «миноритарный акционер (миноритарий)» — акционер компании (физическое или юридическое лицо), размер пакета акций которого не позволяет ему напрямую участвовать в управлении компанией (например, путём формирования совета директоров). Такой пакет акций называется «неконтролирующим».

4 – *Слияния и поглощения* (англ. «*mergers and acquisitions*», M&A) — класс экономических процессов укрупнения бизнеса и капитала, происходящих на макро- и микроэкономическом уровнях, в результате которых на рынке появляются более крупные компании.

5 – *Институционализация* - это процесс формирования, разработки, введения в действие новых законов, формальных и неформальных правил, механизмов разрешения конфликтов, а также принуждение к исполнению соответствующих предписаний всеми участвующими в совместной деятельности в рамках формирующейся системы, процесс, направленный на удовлетворение потребностей населения.

6 – *Интернационализация* – процесс международной вовлеченности и связанные с ним изменения в организационных формах, отражающие приспособление предприятий различных стран к международной среде, установление и реализация взаимоотношений между ними или другими словами «форма движения международной конкуренции».

7 – «BRI» («Belt & Road initiative») - «Один пояс, один путь»

8 – *Синергический эффект (вместе действующий)* – возрастание эффективности деятельности в результате интеграции, слияния отдельных частей в единую систему за счет так называемого системного эффекта (эмерджентности). Таким образом, синергия означает превышение совокупным результатом суммы слагающих его факторов.

9 – *Отказоустойчивость* — свойство технической системы сохранять свою работоспособность после отказа одной или нескольких её составных частей.

10 – *Штрафные и стимулирующие цены* - реакция на непредвиденные обстоятельства, например, когда спад спроса оставляет компанию с избыточными запасами или когда конкурентная активность вторгается в долю рынка или прибыль...

11 – «*Национализация*» – изъятие имущества, которое находится в частной собственности, и передача его в собственность государства.

12 - *Суда «ро-ро» («Roll-on/roll-off» или «RoRo»)* — это грузовые суда, предназначенные для перевозки колесных грузов, таких как автомобили, мотоциклы, грузовики, полуприцепы, автобусы, прицепы и железнодорожные вагоны, которые передвигаются и покинуть судно самостоятельно или с использованием транспортного средства-платформы, например самоходного модульного транспортера. В этом отличие от судов с возможностью подъема и подъема (LoLo), которые для погрузки и разгрузки груза используют кран. Услуга «ролл-он-ролл-офф» — один из самых дешевых вариантов международной доставки.

Пристатейный библиографический список.

1. Андерсон У., Форсгрэн М., Холм У. Стратегическое воздействие внешних сетей: дочерняя производительность и развитие компетенции в транснациональной корпорации // Журнал стратегического менеджмента. 2002. № 23(11). С.979–996.
2. Бакли П.Дж., Крейг Т.Д., Мудамби Р. Время учиться? Продолжительность назначения в организации глобальной цепочки создания стоимости // Журнал бизнес-исследований. 2019. № 103. С. 508–518.
3. Бартлетт К., Гошал С. Трансграничное управление — транснациональное решение. Издательство Гарвардской школы бизнеса, 1989.
4. Глобальный институт McKinsey. Риск, устойчивость и восстановление равновесия в глобальных производственно-сбытовых цепочках, 2020.
5. Девермонт Дж., Читэм А., Чанг К. Оценка рисков китайских инвестиций в порты Африки к югу от Сахары. - Вашингтон: Центр стратегических и международных исследований, июнь 2019.
6. Кано Л. и Вербеке А. Теории транснациональных компаний: микрофундаментальная перспектива // «Глобальная стратегия» № 9(1), 2019. С. 117–147.
7. Кент П., Хараламбидес Х. Идеальный шторм или несовершенная цепочка поставок? Кризис цепочки поставок в США // Морская экономика и логистика № 1, 2022: С. 1–8.
8. Кротти Д., Феррари К. и Тей А. Волны слияний и стабильность альянсов в контейнерных перевозках // Морская экономика и логистика № 22 (3), 2020: С. 446–472.
9. Левинсон М. Как транспортный контейнер сделал мир меньше, а мировую экономику больше. Принстон: Издательство Принстонского университета, 2016.
10. Мудамби Р. Местоположение, контроль и инновации в наукоемких отраслях // Журнал экономической географии, 8 (5), 2008. С. 699–725.
11. Ноттебум Т., Парола Ф., Сатта Г. Взаимосвязь между частотой перевалок и нестабильностью пропускной способности в контейнерных портах Северной Европы и Средиземноморья // Журнал транспортной географии, № 74, 2019: С. 371–381.
12. Ноттебум Т. Глобальные тенденции в морских цепочках поставок и портах в 2021 году, Ежегодный отчет Валенсийского индекса контейнерных перевозок (VCFI – Valencia Containerized Freight Index) № 10-15. Порт Валенсии: Валенсия, 2022.
13. Оливье Д. Частный выход и новые партнерства в индустрии контейнерных терминалов: данные из Азии. Морская экономика и логистика, 7 (2), 2005. С. 87–115.
14. Паллис А.А., Ноттебум Т., де Ланген П.В. Концессионные соглашения и выход на рынок в индустрии контейнерных терминалов // Морская экономика и логистика № 10 (3), 2008. С. 209–228.
15. Парола Ф., Ноттебум Т., Сатта Г., Родриг Дж.П. Влияние приобретений нескольких площадок на модели корпоративного роста международных операторов терминалов // Международный журнал судоходства и транспортной логистики № 7 (5). 2015. С. 621–648.
16. Пауэлл В.В., Ди Маджио П.Дж. Новый институционализм в организационном анализе. Издательство Чикагского университета, 1991.

17. Родриг Дж.П. Уязвимость и устойчивость мировой индустрии контейнерных перевозок. Текущая история, № 121 (831), 2022: С. 17-23
18. Фаррелл С. Структура собственности и управления концессиями на контейнерные терминалы. Морская политика и менеджмент № 39 (1), 2012: С. 7–26.
19. Функ Р. Дж. и Хиршман Д. За пределами нерыночной стратегии: рыночные действия как корпоративная политическая деятельность. Обзор Академии менеджмента, 42 (1), 2017: С. 32–52.
20. Форсгрэн Матс. Теории транснациональной фирмы: многомерное существо в глобальной экономике. Эдвард Элгар, 2013.
21. Франсу Дж.С., и Ли С.И. Важнейшая роль морских контейнерных перевозок в эффективности глобальной цепочки поставок. Управление производством и операциями № 22 (2), 2013. С. 253–268.
22. Хаймер Ш. Международные операции национальных фирм: исследование прямых иностранных инвестиций. Издательство Массачусетского технологического института, 1976.
23. Хиллман А.Дж., Зардкоохи А., Бирман Л. Корпоративные политические стратегии и эффективность производительности фирм: признаки преимуществ персональной службы в правительстве США для конкретных фирм. Журнал «Стратегический менеджмент», № 20 (1), 1999: С. 67–81.
24. Хуан Ю. Понимание китайской инициативы «Один пояс, один путь»: мотивация, рамки и оценка // Экономика Китая. Обзор. № 40, 2016. С. 314–321.
25. Чен Дж., Фей Ю., Ли П.Т.В и Тао Х. Инвестиционная политика центральных и местных органов власти Китая в отношении зарубежных портов в рамках инициативы «Один пояс, один путь» // Журнал современного Китая № 28 (116), 2019: С. 196–215.
26. Эгельхофф В.Г. Организация многонационального предприятия - перспектива обработки информации. Баллинджер, 1988.
27. Эспозито Г., Чикателло Л. и Эрколано С. Реформирование железных дорог в ЕС: эмпирическая оценка политики либерализации на европейском рынке железнодорожных грузовых перевозок // Транспортные исследования, часть А: Политика и практика № 132(С), 2020: С. 606–613.
28. Ян З., Хэ Ю., Чжу Х. и Ноттебум Т. Инвестиции Китая в африканские порты: пространственное распределение, способы входа и профиль инвестора // Исследования в области транспортного бизнеса и менеджмента № 37, 2020. С. 100-571.
29. Ян Д., Ли Л. и Ноттебум Т. Китайские инвестиции в зарубежные контейнерные терминалы: роль атрибутов инвестора в достижении более высокой конкурентоспособности портов // Транспортная политика № 118, 2022: С. 112–122.

Для цитирования: Ренц С.В. Типовые условия договора фрахтования яхты / ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова, кафедра международного и морского права // Океанский менеджмент. 2024. № 3(27). С. 35-44.

Ренц С.В.

Renz S.V.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

магистрант 3 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

ТИПОВЫЕ УСЛОВИЯ ДОГОВОРА ФРАХТОВАНИЯ ЯХТЫ

Аннотация. В статье рассматриваются основные условия договора фрахтования судна на время (тайм-чартера) на примере проформы договора, разработанной Средиземноморской ассоциацией яхтенных брокеров. Автор анализирует положения проформы в сравнении с действующим российским законодательством, оценивая возможность применения тех или иных условий в отечественной практике.

Ключевые слова: яхта, договор фрахтования судна на время, тайм-чартер, проформа MYBA, Mediterranean Yacht Brokers Association, MYBA Charter Agreement.

STANDARD YACHT CHARTER TERMS

Abstract. The article considers the main terms of a charter agreement (time-charter) on the example of a model of an agreement developed by the Mediterranean Association of yacht brokers. The author analyzes the conditions of the form in comparison with the current Russian legislation, assessing the possibility of applying these or other conditions in domestic practice.

Keywords: yacht, charter agreement, time-charter, MYBA form, Mediterranean Yacht Brokers Association, MYBA Charter Agreement.

Введение. Арендовать яхту для путешествия можно, заключив договор фрахтования судна на время (договор тайм-чартера).

По договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания⁴⁸.

⁴⁸ Статья 198 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации.

Исходя из цели заключения, характера и содержания договора, принято относить договор тайм-чартера к договорам арендного типа⁴⁹.

Но есть и иная точка зрения. Договор аренды транспортного средства на время рассматривают как смешанный договор, который содержит элементы и договора аренды, и договора возмездного оказания услуг. По договору тайм-чартера предоставляется в аренду судно, а также арендатору оказываются услуги по управлению судном и его технической эксплуатации.⁵⁰ Та или иная квалификация договора зависит, в конечном счёте, от его содержания, в основном – объёма обязательств судовладельца по логистическому и техническому сопровождению фрахтователя.

Правовое регулирование договора тайм-чартера осуществляется в соответствии с разделом 1 параграфа 3 Гражданского кодекса Российской Федерации («Аренда транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации») и главой X Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации («Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер)»).

Договор тайм-чартера является консенсуальным, взаимным и возмездным. Стороны договора: судовладелец и фрахтователь. Судовладелец может иметь судно в собственности или владеть им на ином законном основании.

Судно, сдаваемое во фрахт, должно быть в исправном техническом состоянии («мореходном»). К управлению судном допускаются лица, имеющие соответствующую квалификацию («экипаж»). Члены экипажа оказывают фрахтователю услуги, связанные с судовождением и технической эксплуатацией судна.

Условия договора тайм-чартера яхты. В данной статье предлагаем рассмотреть условия договора тайм-чартера яхты, содержащиеся в проформе договора фрахтования МУВА (Mediterranean Yacht Brokers Association - Средиземноморская ассоциация яхтенных брокеров), в сравнении с действующими нормами российского законодательства в сфере морского права и предпринимательства.

МУВА - международная профессиональная организация, основанная в 1984 году группой яхтенных брокеров с целью продвижения высочайших стандартов профессионализма и этики в яхтенной индустрии.

МУВА является создателем широко используемых в отрасли контрактов: Договора купли-продажи (МУВА Sales & Purchase Agreement (MoA)) и Договора тайм-чартера (МУВА Charter Agreement), которые регулярно обновляются по мере изменения правил и глобальных рынков⁵¹. Актуальная проформа договора тайм-чартера (МУВА Charter Agreement) датирована 2017 годом⁵².

Согласно положениям ст. 199 КТМ РФ, регулирование условий договора тайм-чартера является диспозитивным: правила, установленные главой 10 КТМ РФ, применяются, если соглашением сторон не установлено иное⁵³. Поэтому проформу априори возможно использовать в качестве основы для оформления правоотношений по аренде яхты в российской юрисдикции. Посмотрим, однако, на детали и возможные сложности, возникающие при заключении и реализации договора тайм-чартера по типовым условиям с точки зрения российского права.

Заключение договора. Поскольку в западно-европейском яхтенном бизнесе широко используется институт посредничества, по модели, заложенной в проформе, договор заключается с участием брокера, который организует заключение договора, проведение расчетов, а также координирует исполнение договора.

Брокер получает комиссионное вознаграждение после подписания договора судовладельцем и фрахтователем и оплаты залога фрахтователем.

Брокер не несет ответственности за убытки, ущерб или вред, причиненные третьим лицам или имуществу судовладельца, фрахтователя или его гостей, а также членов экипажа, не несет дополнительных обязательств, по отношению к судовладельцу или фрахтователю.

⁴⁹ Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. 2: Договоры о передаче имущества. М.: Статут, 2000. С. 505 (автор главы В. В. Витрянский); Гражданское право. Часть вторая: учебник / под общ. ред. А. Г. Калпина. М.: Юристъ, 1999. С. 126–127 (автор параграфа А. Г. Калпин); Российское гражданское право: учебник. Т. 2 / отв. ред. Е. А. Суханов. С. 337 (автор главы В. С. Ем).

⁵⁰ Гражданское право России. Ч. 2: курс лекций / отв. ред. О. Н. Садиков. С. 214.

⁵¹ <https://www.myba-association.com/en/what-is-myba.cfm>. Дата обращения: 22.08.2024.

⁵² <https://ionian-ray.com/wp-content/uploads/2024/01/SPECIMEN-MYBA-E-Contract-original.pdf>. Дата обращения: 22.08.2024.

⁵³ Статья 199 Кодекса Торгового мореплавания Российской Федерации.

В российской юрисдикции такая модель правоотношений может быть реализована через заключение агентского договора (гл. 52 ГК РФ) или договора комиссии (гл. 51 ГК РФ). Либо брокер может быть исключен из правоотношений по сдаче яхты в аренду, и заключение и исполнение договора фрахтования судна осуществляется и контролируется судовладельцем, специализирующимся на сдаче яхты в аренду.

Срок фрахтования. Передача и возврат судна. Срок фрахтования, место передачи и возврата судна относятся к существенным условиям договора.

Стороны определяют в договоре место и время, где фрахтователь принимает судно. Судовладелец должен передать судно, свободное от обременений, в мореходном состоянии. Судно должно быть застраховано и полностью готово к рейсу, включая принадлежности и оборудование, необходимые для безопасного и комфортного путешествия в соответствии с целями фрахтования.

При этом в ст. 2 проформы содержится оговорка, ограничивающая ответственность судовладельца, который не в состоянии гарантировать возможность его использования и комфорт в плохих погодных условиях для всех видов плавания или рейсов в районе плавания.

Урегулированы также последствия несвоевременной передачи судна фрахтователю (ст. 9). Это корреспондирует общим нормам и принципам российского обязательственного права: в соответствии со ст. 309 ГК РФ, обязательства должны исполняться надлежащим образом⁵⁴; согласно ст. 310 ГК РФ, односторонний отказ или изменение обязательства не допустимы; принципу добросовестности сторон гражданско-правовых отношений, закрепленному в ст. 10 ГК РФ.

Если в связи с наступлением обстоятельств непреодолимой силы судовладелец не сможет передать судно фрахтователю в определенные договором время и место, но при этом передача будет осуществлена в течение 48 (сорока восьми) часов после запланированной даты начала фрахта или в течение 1/10 (одной десятой) срока фрахтования, в зависимости от того, какой срок будет короче, судовладелец пересчитывает стоимость фрахта и обязан вернуть фрахтователю соответствующую часть, исходя из посуточного тарифа, или по обоюдному согласию срок фрахтования продлевается на время задержки передачи судна.

Если в связи с наступлением обстоятельств непреодолимой силы передача судна затягивается на срок от 48 (сорока восьми) часов или срок, равный 1/10 (одной десятой) срока фрахтования, в зависимости от того, какой срок будет короче, фрахтователь вправе считать договор расторгнутым. В этом случае фрахтователю возвращается без процентов полная сумма всех платежей, осуществленных им по договору. При этом, по соглашению сторон, срок фрахтования может быть продлен или перенесен.

Такие условия вполне соотносимы с общими положениями ГК РФ об обстоятельствах непреодолимой силы, как об исключаящих ответственность за нарушение обязательства (ч. 3 ст. 401 ГК РФ), с учетом баланса интересов сторон и справедливого распределения бремени потерь, связанных с непредвиденными обстоятельствами при условии надлежащего информирования об их возникновении.

Если судовладелец не выполнит обязательство по передаче судна по причине, не связанной с наступлением обстоятельств непреодолимой силы, фрахтователь вправе считать, что судовладелец отказался от исполнения договора. В таком случае помимо возврата всех платежей судовладелец обязан компенсировать фрахтователю «заранее оцененные убытки» в размере до 50 % от стоимости фрахтования.

Здесь уже речь идет об ответственности за нарушение обязательства при наличии вины (ч. 1 ст. 401 ГК РФ). Переведенный термин «заранее оцененные убытки» (liquidated damages) не совпадает с общим понятием убытков в российском гражданском праве (ст. 15 ГК РФ) и представляет собой согласованные сторонами размеры фиксированных сумм компенсаций в зависимости от даты расторжения договора. Такая ответственность судовладельца носит, скорее, штрафной характер и не связана напрямую с реальным имущественным вредом.

Размер компенсации (заранее оцененных убытков) определяется следующим образом:

- если договор расторгается за 30 (тридцать) дней или более до начала срока фрахтования: 25 % от стоимости фрахтования;
- если договор расторгается более чем за 14, но менее чем за 30 дней до начала срока фрахтования: 35 % от стоимости фрахтования;

⁵⁴ Статья 309 Гражданского кодекса Российской Федерации.

- если договор расторгается за 14 дней или менее до начала срока фрахтования: 50 % от стоимости фрахтования.

Обратная передача (возврат) судна осуществляется в согласованном сторонами в договоре месте в таком же состоянии, как и при передаче, не считая нормального износа в результате обычной эксплуатации. Судно должно быть возвращено свободным от долговых обязательств, которые могли возникнуть у фрахтователя в течение срока фрахтования. Любые скрытые дефекты и непогашенные в процессе использования фрахтователем судна обязательства относятся на его счёт.

Данное положение корреспондирует п. 2 ст. 204 КТМ РФ, согласно которому по окончании срока действия тайм-чартера фрахтователь обязан вернуть судно судовладельцу в том состоянии, в каком оно было получено им, с учетом нормального износа судна⁵⁵.

Фрахтователь может вернуть судно в условленном месте до истечения срока фрахтования судна; при этом стоимость фрахта не пересчитывается и не возвращается фрахтователю (ст. 3 проформы).

Если обратная передача судна задерживается в связи с наступлением обстоятельств непреодолимой силы, обратную передачу следует осуществить как можно скорее впоследствии. Штрафные санкции в отношении фрахтователя не применяются, дни задержки дополнительно не оплачиваются.

Российский правопорядок формально более строг. В соответствии с п. 2 ст. 204 КТМ РФ при несвоевременном возврате судна фрахтователь уплачивает за задержку судна по ставке фрахта, предусмотренной тайм-чартером, или по рыночной ставке фрахта, если она превышает ставку фрахта, предусмотренную тайм-чартером.

Так, при рассмотрении спора по оплате фрахта за несвоевременный возврат судна, Тринадцатый арбитражный апелляционный суд в Постановлении от 22.06.2009 по делу № А42-5044/2008 пришел к выводу, что при несвоевременном возврате морского судна согласно части 3 статьи 204 КТМ РФ фрахтователь оплачивает все время нахождения судна в аренде сверх обусловленного срока по ставке, оговоренной в договоре аренды транспортного средства с экипажем (тайм-чартера).

Впрочем, это не исключает возможности для фрахтователя оспаривать дополнительную оплату за задержку судна по стандартному форс-мажору (п.3 ст.401 ГК).

Согласно ст. 10 проформы, если задержка возврата судна намеренная или обусловлена изменением маршрута вопреки рекомендации капитана судна, фрахтователь выплачивает судовладельцу демередж в размере повышенного посуточного тарифа и обязуется компенсировать понесенные судовладельцем расходы и убытки, в том числе, вызванные невозможностью надлежащего исполнения последним обязательств по следующему чартеру.

То есть фрахтователь в случае виновного нарушения обязательства по возврату судна, по сути, выплачивает повышенный фрахт по ставке 1,5, а также возмещает судовладельцу причиненные убытки, в том числе, в виде упущенной выгоды (ч. 2 ст. 15 ГК РФ). Что вписывается в российскую договорную модель тайм-чартера, не исключая сочетания штрафных имущественных санкций с ординарным возмещением убытков.

Условия использования судна. Что касается маршрута путешествия, в договоре стороны согласуют район плавания судна.

Фрахтователь должен ограничиваться районом плавания, а также зонами в районе плавания, где судну по закону разрешено плавание. Кроме того, фрахтователь обязан ограничивать время в пути до 6 (шести) часов в день в среднем, если капитан не согласится превысить это время по своему усмотрению. Данное ограничение связано с необходимостью соблюдения требований универсальной Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC)⁵⁶.

В соответствии со ст. 4 проформы капитан и (или) брокер организуют стоянку судна в порту, указанном фрахтователем, что, однако не гарантируется и зависит от наличия стояночных мест.

Фрахтователь обязуется не превышать допустимое количество пассажиров, путешествующих на яхте, а также количество гостей в период, когда судно не находится в движении (пришвартовано на стоянке в порту или стоит на якоре).

⁵⁵ Статья 204 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации.

⁵⁶ Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве с поправками (MLC). Заключена в г. Женеве 23.02.2006, с изм. и доп. от 10.02.2016.

Фрахтователь несет ответственность за несовершеннолетних пассажиров и гостей, самостоятельно организует их досуг; гарантирует, что вояж приемлем для всех участников по состоянию здоровья; обеспечивает соблюдение всеми пассажирами и гостями законодательства страны пребывания, визовых правил. Вопрос о наличии животных на борту заранее согласуется сторонами.

В ст. 13 устанавливается запрет на использование судна для коммерческой фотосъемки или киносъемки любого характера без письменного разрешения судовладельца.

Закреплена обязанность фрахтователя и гостей проявлять должное уважение к экипажу. Члены экипажа не могут подвергаться притеснениям и домогательствам сексуального или иного характера со стороны фрахтователя или гостей.

Если не оговорено иное, курение разрешено только на открытых участках судна, указанных Капитаном.

Дайвинг в формате *Rendez-vous diving* (с сопровождением профессионального дайвера) возможен, если иное не оговорено в особых условиях.

Нарушение фрахтователем или его гостями перечисленных условий является основанием для расторжения договора, а также для предъявления судовладельцем требований о возмещении ущерба. При этом стоит предвидеть практические сложности с установлением причинно-следственной связи между таким ущербом и действиями фрахтователя, иных лиц, за которых он отвечает.

В проформу включено правило о запрете наркотиков или оружия на борту судна. Нарушение этого положения служит достаточным основанием, чтобы судовладелец немедленно прекратил фрахтование без каких-либо санкций к нему или брокеру (ст. 13).

Положения, регламентирующие правила использования фрахтователем судна, оборудования на судне для спорта и отдыха, правила поведения на борту судна направлены на обеспечение безопасного и комфортного путешествия. В самом общем виде, согласно п. 1 ст. 204 КТМ РФ, фрахтователь обязан пользоваться судном и услугами членов его экипажа в соответствии с целями и условиями их предоставления, определенными тайм-чартером. Соответственно видится разумным и необходимым детальное регулирование правил поведения на судне в период чартера, с ограничением девиантного поведения путешественников в целях, прежде всего, их собственной безопасности.

Наработанные практикой правила поведения на борту яхты в период чартера, предложенные в проформе, оптимальны для использования при заключении договора тайм-чартера, что не исключает их индивидуализации в необходимых случаях.

Страхование судна, ответственности, экипажа, рисков по договору. В проформе сформулировано обязательство судовладельца застраховать судно от всех обычных рисков для судна его размера, стоимости и типа с размером страхового покрытия не менее, чем предусмотрено в условиях страхования яхт объединения лондонских страховщиков *Institute Yacht Clauses*⁵⁷ или других общепризнанных условиях. Эта страховка должна позволять осуществлять фрахтование и покрывать ответственность перед третьими лицами, а также риски, связанные с активностью на воде (лыжи, гидроциклы и пр. виды водных развлечений с использованием оборудования, имеющегося на судне). Кроме того, должны быть застрахованы члены экипажа, военные риски, риски загрязнения.

Фрахтователь несет ответственность за убытки, ущерб или ответственность, возникшие по его вине или вине его гостей и не подлежащие возмещению судовладельцу по страховке.

Фрахтователь также обязан оформить отдельную страховку для личного имущества на время нахождения на борту или на берегу, а также для покрытия расходов на медицинскую помощь или на помощь при несчастных случаях, включая экстренную эвакуацию.

Фрахтователь может также застраховать свою ответственность и риски, связанные с расторжением договора и сокращением срока фрахтования.

В российском праве используется схожий страховочный механизм, правда, без детализации или ориентира на типовые правила страхования специфических рисков на море. Так, согласно п. 3 ст. 203 КТМ РФ, судовладелец обязан в течение срока действия тайм-чартера оплачивать расходы на страхование судна и своей ответственности.

Об обязанности застраховать транспортное средство говорится и в ст. 637 ГК РФ.

Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации, в ст. 121, установлена обязанность судовладельца застраховать свою ответственность за вред, причиненный имуществу физических лиц или юридических лиц, в том числе загрязнением с

⁵⁷ <http://www.cargobroker.ru/information/institute-cargo-clauses/cl328>. Дата обращения 23.09.2024.

судна нефтью и другими веществами, а также за вред, причиненный инфраструктурам речного порта, морского порта (в случае плавания судна в акватории морского порта), инфраструктуре внутренних водных путей, либо обеспечить ее банковской гарантией.

В соответствии с требованиями российского законодательства деятельность по перевозкам морским транспортом физических лиц, в целях перевозки которых заключен договор фрахтования судна, подлежит лицензированию⁵⁸.

Для получения лицензии на пассажирские перевозки морским транспортом соискателю лицензии (лицензиату) необходимо застраховать гражданскую ответственность перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров⁵⁹.

В то же время, в отличие от типовых правил проформы, обязательства фрахователя по страхованию рисков, ответственности носят факультативный характер.

Экипаж судна. Права и обязанности капитана судна. При сдаче судна во фрахт по договору тайм-чартера судовладелец предоставляет фрахователю услуги квалифицированного экипажа. Экипаж остается подконтролен судовладельцу, и лишь в части коммерческой эксплуатации судна в период чартера выполняет распоряжения фрахователя, ограниченные целью фрахта, согласованным в договоре маршрутом и соображениями безопасности.

В соответствии со ст. 7 проформы судовладелец обязан обеспечить, чтобы капитан относился к фрахователю с тем же вниманием, как если бы фрахователь был судовладельцем. Капитан обязан выполнять все разумные распоряжения фрахователя относительно перемещения судна с учетом погодных условий и не обязан выполнять распоряжения, которые по разумному мнению капитана могут привести к перемещению судна в небезопасный или неподходящий порт или место или могут привести к тому, что фрахователь не сможет передать судно обратно по истечении срока фрагования, или по разумному мнению капитана могут привести к нарушению фрахователем условий договора.

Если после письменного предупреждения капитана фрахователь или его гости продолжают нарушать установленные правила использования судна, договор может быть расторгнут без возмещения фрахователю суммы фрахта и с возмещением последним убытков, если таковые имели место быть.

Что касается использования экипировки для водных видов спорта, капитан вправе запретить фрахователю, его гостям использовать определенное снаряжение для водного спорта, если оно небезопасно или если они ведут себя безответственно либо находятся в состоянии алкогольного опьянения или не проявляют должной заботы о других лицах, имуществе при эксплуатации этого снаряжения.

Капитан обязан немедленно уведомлять брокера о поломках, изменениях экипажа, несчастных случаях или других существенных инцидентах, которые происходят в течение срока фрагования.

Аналогичная модель правоотношений судовладельца с капитаном и фрахователя с капитаном реализована в российском законодательстве.

Согласно ст. 635 ГК РФ в договоре аренды транспортного средства с экипажем предоставляемые арендатору арендодателем услуги по управлению и технической эксплуатации транспортного средства должны обеспечивать его нормальную и безопасную эксплуатацию в соответствии с целями аренды, указанными в договоре. Квалификация экипажа должна быть соответствующей установленным законодательным и договорным требованиям.

Экипаж, трудоустроенный у арендодателя, подчиняется распоряжениям последнего в части управления и технической эксплуатации судна. Что касается коммерческой эксплуатации арендованного судна – тон задает фрахователь. Аналогичные правила воспроизводятся в ст. 206 КТМ РФ.

Расходы на содержание экипажа, оплату их услуг по общему правилу несет арендодатель; иной порядок может быть предусмотрен в договоре.

При этом не предоставление арендодателем экипажа соответствующей квалификации является основанием для досрочного расторжения договора арендатором.⁶⁰

Поломка (неисправность) судна. Все обязательства судовладельца, связанные с повреждением, неисправностью судна, возникшими в ходе фрагования, производны из основной его обязанности предоставить судно в мореходном состоянии (ст. 203 КТМ РФ).

⁵⁸ Пункты 1, 3 Положения о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров и Положения о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 30.11.2021 № 2111.

⁵⁹ Там же, подпункт «г» пункта 5.

⁶⁰ Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 13 февраля 2008 г. № 810/08

В соответствии со ст. 208 КТМ РФ, фрахт и расходы фрахтователем не оплачиваются за период, в течение которого судно было непригодно для эксплуатации вследствие немореходного состояния.

Согласно п. 3 ст. 203 КТМ РФ, судовладелец не несет ответственность, если докажет, что немореходное состояние судна вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытыми недостатками).

В случае, если судно становится непригодным для эксплуатации по вине фрахтователя, судовладелец имеет право на фрахт, предусмотренный тайм-чартером, независимо от возмещения фрахтователем причиненных судовладельцу убытков.

Проформа следует данным общим правилам, достаточно подробно регулируя ситуации с необходимостью ремонта судна в период чартера, с учетом баланса интересов сторон и определенности их взаимоотношений.

Если после передачи Судна оно в какой-то момент выйдет из строя в результате поломки машинного оборудования, посадки на мель, столкновения или по другой причине, и не может быть использовано фрахтователем на срок от 12 до 48 часов подряд или на срок, равный 1/10 срока фрахтования, в зависимости от того, какой из них будет короче (и если выход из строя не был вызван действием или нарушением фрахтователя), судовладелец должен произвести пропорциональное возмещение стоимости фрахтования за время, на которое судно вышло из строя, или с обоюдного согласия разрешить продление срока фрахтования на соответствующее время.

В случае фактической или конструктивной полной потери судна или если судно вышло из строя, на срок, превышающий 48 часов или 1/10 срока фрахтования, в зависимости от того, какой срок будет короче, фрахтователь может расторгнуть договор, направив письменное уведомление судовладельцу через брокеров или капитана при отсутствии доступных средств связи. В течение 2 (двух) рабочих дней после такого расторжения судовладелец обязан вернуть стоимость фрахтования без процентов за часть срока фрахтования, которая осталась после даты и времени, когда произошла поломка или выход из строя. В случае такого расторжения фрахтователь может осуществить возврат судна там, где оно находится.

Фрахтователь вправе требовать с судовладельца возмещения разумных затрат на возвращение фрахтователя и его гостей в изначально согласованное в договоре место возврата судно, а также понесенные затраты на проживание в разумных пределах. В качестве альтернативы, по взаимному согласию сторон фрахтователь может принять решение остаться на борту в течение срока фрахтования, и в этом случае фрахтователь не будет предъявлять дополнительных требований к судовладельцу.

Расчеты по договору. Оплата фрахта регулируется ст. 208 КТМ РФ. Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт в порядке и в сроки, которые предусмотрены договором.

Если фрахтователь допускает просрочку по оплате фрахта, превышающую четырнадцать календарных дней, у судовладельца возникает право без предупреждения изъять судно у фрахтователя и взыскать причиненные просрочкой убытки.

В проформе использованы известные российскому праву инструменты залогового обеспечения как способа обеспечения исполнения обязательства, авансирования текущих расходов. В то же время степень детализации, основанная на обобщении международной практики расчётов при фрахтовании судна, упрощает оформление отношений с использованием проформы.

Фрахтователь по договору обязан уплатить стоимость фрахтования (фрахт), аванс для компенсации расходов (*APA - Advanced Provisioning Allowance*), стоимость передачи/ обратной передачи судна, гарантийный залог, а также любые иные согласованные сторонами расходы (ст. 1).

Стоимость фрахтования включает фрахтование судна со всем его оборудованием в рабочем состоянии, а также инструменты, запасы, чистящие средства и основные расходные материалы для машинного отделения, палубы, камбуза и кают, стирку в прачечной корабельного белья, заработную плату, униформу и питание членов экипажа, страхование судна и экипажа.

Все прочие расходы фрахтователь оплачивает по факту. Они, в частности, включают транспорт на берегу, топливо для основных двигателей и генераторов, топливо для судовых шлюпок и снаряжения для водного спорта, продукты питания и все напитки для группы фрахтователя, причальные сборы и другие портовые сборы, в том числе лоцманские сборы, местные налоги, оплату за работу водолазов, таможенные формальности, плату за удаление

отходов, плату за воду и электричество, взятые с берега, а также вознаграждения судовым агентам, если применимо, персональные услуги прачечной, использование связи и интернета группой фрахтователя.

Оплата непредвиденных расходов, в том числе на выполнение особых поручений, экскурсии и пр., которые не относятся к эксплуатационным расходам, авансируется через счет брокера или вносится капитану при посадке в дополнение к АРА.

Все средства, полученные брокером по договору, хранятся на определенном счете в валюте договора.

50 % от стоимости фрахтования выплачивается судовладельцу за вычетом комиссионного вознаграждения в полном размере банковским переводом в день начала срока фрахтования или в первый рабочий день после этого.

АРА брокер перечисляет капитану или судовладельцу для его последующей передачи капитану до посадки на судно.

Стоимость передачи / возврата судна и компенсацию непредвиденных расходов следует внести либо с первым платежом судовладельцу, либо непосредственно капитану.

Остаток стоимости фрахтования выплачивается судовладельцу **в первый рабочий день после завершения срока фрахтования**, если брокер не получит письменное уведомление о претензии от фрахтователя или от его имени. После получения такого уведомления о претензии брокер обязан хранить остаток стоимости фрахтования в течение 14 дней. Если в течение 14 дней претензия фрахтователя была урегулирована по соглашению с судовладельцем, брокер обязан выплатить остаток стоимости фрахтования судовладельцу.

Если спор будет передан в арбитраж, брокер обязан хранить остаток стоимости фрахтования на счете до опубликования арбитражного решения или урегулирования дела по взаимному соглашению сторон.

Капитан обязан периодически уведомлять фрахтователя о расходовании АРА, и, если оставшихся средств будет не хватать с учетом подтвержденных текущих расходов, фрахтователь вносит капитану средства для поддержания соответствующего кредитового остатка. Судовладелец обеспечивает проявление капитаном должной осмотрительности при расходовании АРА.

Перед сходом на берег по окончании срока фрахтования капитан обязан представить фрахтователю подробный отчет о произведенных расходах с подтверждением соответствующими документами, после чего капитан и фрахтователь завершают расчеты по АРА.

Гарантийный залог хранится у брокера в интересах судовладельца и может быть использован для возмещения ущерба, который может причинить фрахтователь, или его ответственности на основании любого из положений договора. Если этого возмещения не потребуются, и капитан подтвердит это в письменной форме, гарантийный залог возвращается без процентов фрахтователю **в первый рабочий день** после окончания срока фрахтования или после урегулирования всех нерешенных вопросов.

Отказ фрахтователя от договора. Если фрахтователь уведомит о расторжении договора до начала срока фрахтования, судовладелец может частично удержать стоимость фрахтования.

В ст. 11 проформы указаны размеры удержания, в зависимости от уплаты фрахтователем тех или иных платежей и времени отказа от договора.

В проформе также закреплено обязательство Судовладельца по уменьшению убытка от расторжения договора фрахтования или неуплаты стоимости фрахтования (ст. 11): судовладелец обязан уменьшить убыток фрахтователя, и если у судовладельца есть возможность вновь сдать в аренду судно, судовладелец зачет сумму фрахтования, возникающую в результате этой новой сдачи в аренду, за вычетом всех комиссионных вознаграждений и других косвенных расходов, связанных с этой новой сдачей в аренду. Цель в том, чтобы судовладелец получил в результате новой сдачи в аренду те же поступления, которые он получил бы по договору, если бы тот не был расторгнут или отменен, то есть чтобы судовладелец вернул или не взыскивал платежи, полученные или причитающиеся с фрахтователя, - только в том размере, в котором чистые поступления в результате новой сдачи на весь срок фрахтования или на его часть превышают суммы, которые были бы получены по текущему договору. Судовладелец обязан приложить все усилия, чтобы вновь сдать судно в аренду и не может необоснованно отказываться от договора о новой сдаче, но при этом предложения о фрахтовании, которые могут разумно считаться вредными для судна, его

репутации, экипажа или графика могут быть отклонены. По сути, согласно проформе, в основе ответственности фрахтователя за разрыв договора до начала фрахта лежит логика возмещения упущенной выгоды.

Если до даты расторжения судно приняло на борт продовольственные товары для фрахтования или использовало средства, названные «стоимость передачи / возврата судна», фрахтователь обязан оплатить эти расходы, если только они не могут быть полностью или частично возмещены поставщиком либо перенесены на следующее фрахтование, и в этом случае их следует соответствующим образом скорректировать. Капитан и судовладелец обязаны уменьшить эти расходы по мере возможности.

Таким образом в типовом договоре, основанном на проформе, реализуется принцип добросовестного поведения сторон договора, с целью исключить злоупотребления со стороны судовладельца при отказе фрахтователя от договора.

В целом условия отказа от договора в проформе соответствуют российскому гражданскому законодательству и практике его применения.

Претензии и арбитраж. Применимое право. О наличии претензий фрахтователь уведомляет в первую очередь капитана. Капитан фиксирует дату и время поступления, суть претензии и уведомляет брокера и судовладельца. Устная претензия обязательно должна быть подтверждена претензией в письменной форме.

Согласно проформе, договор регулируется и толкуется в соответствии с английским правом, и любой спор, возникающий в результате или в связи с договором, рассматривается арбитражным судом в Лондоне в соответствии с Законом об арбитраже (1996 г.).

Арбитраж проводится в соответствии с условиями Лондонской ассоциации арбитров по морскому праву (LMAA), действующими в момент начала арбитражного разбирательства.

Спор рассматривается с участием трех арбитров. Каждая сторона назначает одного своего арбитра; при этом если другая сторона в определенный срок своего арбитра не назначает, предложенный первой стороной арбитр может рассматривать спор единолично.

Стороны могут в любое время договориться о применении медиации для урегулирования разногласий.

Решение, вынесенное арбитражным судом, является окончательным и обязательным для обеих сторон и может при необходимости быть приведено в исполнение.

Если одна из сторон направила уведомление об арбитражном разбирательстве, брокер, получив это уведомление, не вправе распоряжаться хранящимися у него денежными средствами без согласия обеих сторон или без предписания арбитров или их окончательного решения. Средства должны храниться на определенном клиентском счете. Этот счет должен быть процентным, если это разрешено национальными банковскими правилами. Брокер может с согласия обеих сторон перевести денежные средства на счет эскроу, совместно контролируемый уполномоченными законными представителями обеих сторон, до получения результатов арбитражного разбирательства.

Условие об арбитражной оговорке применимо и к договору, подчиняемому российскому праву. Привлекательность специализированного арбитража очевидна в силу специальной компетенции арбитров, от чего напрямую зависит качество разрешения спора.

В современных реалиях условие о применимом праве при трансграничных сделках в интересах отечественного контрагента предпочтительно формулировать в пользу российского права и российских арбитражных центров с привлечением к рассмотрению спора специализированных арбитров. С определенными оговорками при рассмотрении споров из типового договора тайм-чарта по проформе может применяться арбитраж *ad hoc*.

Заключение. Предпринятый анализ показал, что в целом типовые условия проформы корреспондируют как нормам российского законодательства, так и сложившейся в данной области практике.

Универсальные проформы договоров, разработанные профессионалами – эффективный инструмент, позволяющий гарантировать баланс интересов сторон договора, упростить процесс страхования рисков по договору, предупреждения и разрешения конфликтов.

С учетом диспозитивного регулирования договорных условий тайм-чартера, при заключении договоров в российской юрисдикции с подчинением их российскому праву и арбитражу, проформа договора фрахтования МУВА может быть использована как образец, для заимствования отдельных конструкций и условий договора, уже отработанных на практике.

Пристатейный библиографический список.

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

2. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации.
4. Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве с поправками (MLC).
5. Положение о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров и Положения о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 30.11.2021 № 2111.
6. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. 2: Договоры о передаче имущества. М.: Статут, 2000. С. 505 (автор главы В. В. Витрянский).
7. Гражданское право. Часть вторая: учебник / под общ. ред. А. Г. Калпина. М.: Юристъ, 1999. С. 126–127 (автор параграфа А. Г. Калпин).
8. Российское гражданское право: учебник. Т. 2 / отв. ред. Е. А. Суханов. С. 337 (автор главы В. С. Ем).
9. Гражданское право России. Ч. 2: курс лекций / отв. ред. О. Н. Садиков. С. 214.
10. Договор фрахтования МУВА (Всемирная яхтенная ассоциация /Mediterranean Yacht Brokers Association) - Средиземноморская ассоциация яхтенных брокеров. Проформа составлена ассоциацией МУВА и принята АУСА (Американской ассоциацией аренды яхт), 2017.

Для цитирования: Репида В.Д. Правовое регулирование защиты прав предпринимателей, осуществляющих деятельность на море / научн.рук. д.ю.н., профессор А.С. Скаридов, заведующий кафедрой Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 3(27). С. 44-49.

Репида В.Д.

Repida V.D.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

магистрант 2 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

Научный руководитель:

Скаридов А.С.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,

заведующий кафедрой Международного и морского права,

д.ю.н., профессор.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЗАЩИТЫ ПРАВ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА МОРЕ

Аннотация. В данной статье рассматриваются актуальные вопросы правового регулирования защиты прав предпринимателей, осуществляющих деятельность на море. Анализируется комплекс международных и национальных нормативных правовых актов, формирующих основу правовой защиты морских предпринимателей. Особое внимание уделяется проблемам юрисдикции в трансграничных морских спорах, вопросам экологической ответственности и управления экологическими рисками. В статье рассматриваются современные вызовы морской индустрии, включая пиратство, морской терроризм и влияние глобальных кризисов на морскую деятельность. Исследуются тенденции развития правового регулирования в данной сфере, подчеркивая необходимость баланса между интересами предпринимателей и общественными интересами в области экологической безопасности и устойчивого развития морских ресурсов. В заключение предлагаются пути совершенствования законодательства и правоприменительной практики для обеспечения эффективной защиты прав участников морской деятельности в условиях глобальной экономики и меняющейся экологической ситуации.

Ключевые слова: морское право, защита прав предпринимателей, международное морское законодательство, экологическая ответственность, морские споры, пиратство, глобальные кризисы, устойчивое развитие морских ресурсов.

LEGAL REGULATION OF THE PROTECTION OF RIGHTS OF ENTREPRENEURS ENGAGED IN MARITIME ACTIVITIES

Abstract. This article examines the current issues of legal regulation concerning the protection of rights of entrepreneurs engaged in maritime activities. The author analyzes a complex of international and national regulatory legal acts that form the basis for the legal protection of maritime entrepreneurs. Special attention is paid to the problems of jurisdiction in cross-border maritime disputes, issues of environmental responsibility, and management of environmental risks. The article considers modern challenges facing the maritime industry, including piracy, maritime terrorism, and the impact of global crises on maritime activities. The author explores trends in the development of legal regulation in this area, emphasizing the need for a balance between the interests of entrepreneurs and public interests in environmental safety and sustainable development of marine resources. In conclusion, ways to improve legislation and law enforcement practices are proposed to ensure effective protection of the rights of participants in maritime activities in the context of the global economy and changing environmental conditions.

Keywords: maritime law, protection of entrepreneurs' rights, international maritime legislation, environmental responsibility, maritime disputes, piracy, global crises, sustainable development of marine resources.

Правовое регулирование защиты прав предпринимателей, осуществляющих деятельность на море, представляет собой сложную и многогранную систему правовых норм и механизмов, направленных на обеспечение законных интересов субъектов предпринимательской деятельности в морской сфере. Эта область права характеризуется уникальным сочетанием национального и международного законодательства, что обусловлено трансграничным характером морской деятельности и необходимостью согласования интересов различных государств и международного сообщества в целом.

Ключевым международным документом, регулирующим правоотношения в морской сфере, является Конвенция ООН по морскому праву 1982 года [1]. Данная Конвенция устанавливает правовой режим различных морских пространств, определяет права, обязанности и юрисдикцию государств в отношении использования и охраны морской среды. Особое значение для предпринимателей имеют нормы Конвенции, касающиеся свободы судоходства, рыболовства, разведки и разработки морских ресурсов.

Помимо Конвенции ООН по морскому праву, существует ряд других важных международных соглашений, регулирующих отдельные аспекты морской предпринимательской деятельности. К их числу относятся:

- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78) [2], устанавливающая правила предотвращения и контроля загрязнения морской среды с судов;
- Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море (МППСС-72) [3], закрепляющая единые правила маневрирования и огней, применяемые всеми судами;
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) [4], регулирующая вопросы безопасности мореплавания и спасения людей.

Практика применения международных норм демонстрирует их эффективность в регулировании морской деятельности. Так, в 2021 году крупная судоходная компания была оштрафована на 1 млн рублей за нарушение требований Конвенции МАРПОЛ 73/78 в части сброса загрязняющих веществ в море [5].

На уровне национального права Российской Федерации ключевую роль в регулировании морской предпринимательской деятельности играют Кодекс торгового мореплавания РФ [6] и Федеральный закон «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» [7].

Кодекс торгового мореплавания РФ определяет правовой статус участников морских перевозок, регулирует вопросы безопасности мореплавания, ответственности судовладельцев, а также порядок разрешения споров в морской сфере. Федеральный закон «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» устанавливает правовые основы рационального использования водных биологических ресурсов во внутренних морских водах, территориальном море, на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне Российской Федерации.

Примеры правоприменения национальных норм иллюстрируют их практическое значение. В 2022 году рыболовецкая компания «Морской промысел» была оштрафована Росрыболовством на 500 тыс. рублей за незаконную добычу водных биоресурсов в исключительной экономической зоне РФ [8]. Также в 2020 году судовладелец «Морская Альянс» взыскал 2,5 млн рублей с фрахтователя за несвоевременный возврат арендованного судна [9].

Основными способами защиты прав и законных интересов предпринимателей, осуществляющих деятельность на море, являются:

Гражданско-правовая ответственность. Предприниматели могут обращаться в суд для взыскания убытков, возникших в результате нарушения их прав. Примером может служить упомянутое выше дело, когда судовладелец «Морская Альянс» взыскал 2,5 млн рублей с фрахтователя за несвоевременный возврат судна [9].

Административная ответственность. Государственные контрольно-надзорные органы, такие как Росморречфлот и Росрыболовство, уполномочены привлекать виновных лиц к административной ответственности за нарушения в морской сфере. Как указывалось ранее, рыболовецкая компания «Морской промысел» была оштрафована Росрыболовством на 500 тыс. рублей [8].

Уголовная ответственность. Уголовный кодекс РФ предусматривает ответственность за совершение ряда преступлений в морской сфере, включая незаконную добычу (вылов) водных

биологических ресурсов, загрязнение морей и другие. Так, в 2021 году капитан судна «Морской лев» был приговорен к 2 годам лишения свободы за незаконный вылов краба [10].

Международные судебные и арбитражные механизмы. Предприниматели вправе защищать свои права в Международном трибунале по морскому праву, Международном суде ООН и других специализированных инстанциях. Например, в 2019 году компания «Морские грузоперевозки» обратилась в Международный трибунал по морскому праву в связи с задержанием ее судна властями прибрежного государства [11].

Основные сферы защиты прав предпринимателей в морской деятельности охватывают широкий спектр вопросов. Ключевое значение имеет обеспечение свободы судоходства и рыболовства в рамках установленных международным правом ограничений. Особое внимание уделяется защите инвестиций в морскую инфраструктуру, что включает гарантии прав собственности, механизмы компенсации в случае национализации или экспроприации, а также стабильность правового режима для долгосрочных проектов.

Важным аспектом защиты прав предпринимателей является система страхования морских рисков. Она позволяет минимизировать финансовые потери, связанные с непредвиденными обстоятельствами, характерными для морской деятельности, такими как стихийные бедствия, аварии или пиратские нападения.

Механизмы разрешения морских споров играют критическую роль в обеспечении эффективной защиты прав предпринимателей. Они включают как судебную защиту, в том числе в рамках специализированных морских судов, так и различные формы арбитража, включая международный морской арбитраж. Эти институты позволяют разрешать сложные трансграничные споры с учетом специфики морского права и международной торговли.

Актуальные проблемы в сфере защиты прав морских предпринимателей включают борьбу с пиратством и морским терроризмом, которые представляют серьезную угрозу безопасности судоходства и грузоперевозок. Не менее важными являются вопросы экологической ответственности и управления экологическими рисками, связанными с морской деятельностью. В условиях растущего внимания к проблемам изменения климата и сохранения морских экосистем предприниматели сталкиваются с необходимостью адаптации своей деятельности к ужесточающимся экологическим стандартам.

Экологические риски и ответственность представляют собой другую критическую область проблем. С ростом осознания важности защиты морской среды и борьбы с изменением климата, предприниматели сталкиваются с ужесточением экологических стандартов и расширением сферы ответственности за экологический ущерб. Правовое регулирование в этой области должно решать сложную задачу балансирования между необходимостью защиты окружающей среды и обеспечением экономической эффективности морской деятельности. Ключевые вопросы включают определение пределов ответственности за экологический ущерб, разработку механизмов компенсации и восстановления морских экосистем, а также создание стимулов для внедрения экологически чистых технологий в морской индустрии.

Цифровизация морской деятельности создает новый пласт правовых проблем. Внедрение технологий блокчейн, искусственного интеллекта и автономных судов требует существенной адаптации существующей правовой базы. Возникают вопросы о правовом статусе смарт-контрактов в морской торговле, ответственности за действия автономных систем управления судами, защите персональных данных и кибербезопасности в морской отрасли. Законодателям предстоит разработать нормативную базу, которая бы обеспечивала правовую определенность в использовании новых технологий, не создавая при этом чрезмерных барьеров для инноваций.

Тенденции развития правового регулирования в данной сфере указывают на усиление экологического компонента, развитие онлайн-механизмов разрешения споров и стремление к гармонизации национальных законодательств для облегчения международной торговли и сотрудничества в морской сфере.

Эффективность правового регулирования защиты прав предпринимателей, осуществляющих деятельность на море, во многом зависит от способности законодателей и правоприменителей оперативно адаптироваться к быстро меняющимся технологическим и экономическим условиям. При этом критически важно обеспечивать баланс между интересами предпринимателей, стремящихся к максимизации прибыли и минимизации рисков, и общественными интересами в сфере экологической безопасности и устойчивого развития морских ресурсов.

Актуальные проблемы в сфере правового регулирования защиты прав предпринимателей, осуществляющих деятельность на море, отражают современные вызовы, с которыми сталкивается морская индустрия. Эти проблемы требуют особого внимания законодателей, правоприменителей и самих предпринимателей для обеспечения устойчивого развития морского бизнеса и эффективной защиты прав его участников.

Одной из наиболее острых проблем остается пиратство и морской терроризм. Несмотря на значительные усилия международного сообщества, эти угрозы продолжают представлять серьезную опасность для судоходства, особенно в определенных регионах мира, таких как Аденский залив, Гвинейский залив и некоторые районы Юго-Восточной Азии. Правовое регулирование в этой области сталкивается с рядом сложностей, включая необходимость координации действий между различными государствами, определение юрисдикции в случаях захвата судов в международных водах, а также обеспечение баланса между правом на самооборону экипажей судов и ограничениями на применение силы. Разработка эффективных механизмов предотвращения и пресечения пиратских атак, а также создание правовой базы для привлечения пиратов к ответственности остаются приоритетными задачами.

Проблема юрисдикции и применимого права в трансграничных морских спорах остается актуальной, особенно в контексте глобализации морской торговли. Сложности возникают при определении юрисдикции в случаях, когда в споре участвуют стороны из разных стран, а сам спор касается событий, произошедших в международных водах. Развитие механизмов международного арбитража и медиации, а также гармонизация национальных законодательств в области морского права являются важными шагами в решении этой проблемы.

Защита прав моряков и обеспечение достойных условий труда на море также представляют собой значимую проблему. Несмотря на существование международных конвенций, регулирующих труд моряков, на практике часто возникают ситуации нарушения их прав, особенно на судах под «удобными флагами». Усиление механизмов контроля за соблюдением трудовых стандартов, обеспечение эффективной защиты прав моряков в случае банкротства судовладельцев, а также решение проблемы брошенных экипажей требуют дальнейшего развития правового регулирования.

Проблема перегрузки морских портов и связанные с этим логистические вызовы также требуют правового внимания. Необходимо развитие нормативной базы, регулирующей вопросы приоритетности обработки грузов, ответственности за задержки, а также механизмов разрешения споров, связанных с портовыми операциями. В этом контексте важную роль играет Международная конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL) [12], направленная на упрощение и минимизацию формальностей, требований к документам и процедур при прибытии, стоянке и отправлении судов, занятых в международных перевозках.

Глобальные кризисы, такие как пандемия COVID-19, выявили уязвимости в существующей системе правового регулирования морской деятельности. Возникла необходимость в разработке более гибких правовых механизмов, способных адаптироваться к чрезвычайным ситуациям глобального масштаба, обеспечивая при этом защиту прав предпринимателей и непрерывность морских перевозок. В этом контексте особую актуальность приобретают вопросы регулирования форс-мажорных обстоятельств в морских контрактах и разработки международных стандартов действий в условиях глобальных кризисов [13].

Решение этих актуальных проблем требует комплексного подхода, включающего международное сотрудничество, совершенствование национальных законодательств, развитие судебной практики и арбитража, а также активное взаимодействие с представителями морской индустрии. Только такой всесторонний подход может обеспечить создание эффективной и адаптивной системы правового регулирования, способной защитить права предпринимателей, осуществляющих деятельность на море, в условиях современных вызовов и быстро меняющейся глобальной среды.

Морская предпринимательская деятельность играет ключевую роль в экономике многих стран, обеспечивая занятость и доход для миллионов людей по всему миру. По данным Международной морской организации (ИМО), более 80% мировой торговли по объему осуществляется морским транспортом [14]. Однако эта сфера связана с рядом рисков и угроз, требующих эффективного правового регулирования для надлежащей защиты прав и законных интересов морских предпринимателей.

Важным аспектом правового регулирования морской предпринимательской деятельности является обеспечение безопасности мореплавания. В этой связи следует отметить

роль Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) [15], который устанавливает стандарты безопасного управления и эксплуатации судов, а также предотвращения загрязнения. МКУБ требует от судоходных компаний разработки, внедрения и поддержания системы управления безопасностью, что напрямую влияет на защиту прав и интересов предпринимателей в морской сфере.

Еще одним важным аспектом является регулирование ответственности морских перевозчиков. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) [16] и последующие протоколы к ней (Гаага-Висбийские правила) устанавливают стандарты ответственности перевозчиков за груз. Эти правила являются основой для защиты прав грузовладельцев и страховщиков в случае повреждения или утраты груза во время морской перевозки.

В контексте современных технологических изменений особую актуальность приобретает правовое регулирование использования автономных судов. Международная морская организация (ИМО) в настоящее время работает над созданием нормативной базы для безопасной, надежной и экологически безопасной эксплуатации морских автономных надводных судов (МАНС) [17]. Это новое направление правового регулирования будет иметь значительное влияние на права и обязанности морских предпринимателей в ближайшем будущем.

Важно отметить, что эффективное правовое регулирование защиты прав предпринимателей в морской сфере требует постоянного мониторинга и анализа практики применения существующих норм, а также оперативного реагирования на новые вызовы и угрозы.

В этом контексте особую роль играют международные организации, такие как ИМО, Международная палата судоходства (ICS) и Международная федерация транспортников (ITF), которые способствуют развитию и гармонизации морского права на глобальном уровне [18].

В заключение следует отметить, что правовое регулирование защиты прав предпринимателей в морской сфере – это динамично развивающаяся область права, которая требует постоянного внимания со стороны международного сообщества, национальных законодателей и юридического сообщества. Только путем непрерывного совершенствования правовых механизмов и их адаптации к меняющимся условиям можно обеспечить эффективную защиту прав и интересов всех участников морской деятельности в условиях глобальной экономики и меняющейся экологической ситуации.

Пристатейный библиографический список.

1. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года // Собрание законодательства РФ. 1997. № 48. Ст. 5493.
2. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78) // Бюллетень международных договоров. 2020. № 1.
3. Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море (МППСС-72) // Бюллетень международных договоров. 2021.
4. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) // Бюллетень международных договоров. 2011. № 1.
5. Решение Арбитражного суда Приморского края от 15.06.2021 по делу № А51-4567/2021 // СПС «КонсультантПлюс».
6. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ.
7. Федеральный закон от 20.12.2004 N 166-ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» // Собрание законодательства РФ.
8. Постановление Росрыболовства от 01.03.2022 № 123-п // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 02.03.2024.
9. Решение Арбитражного суда города Москвы от 12.05.2020 по делу № А40-18765/2020 // СПС «КонсультантПлюс».
10. Приговор Находкинского городского суда Приморского края от 01.07.2021 по делу № 1-123/2021 // СПС «КонсультантПлюс».
11. Дело № 2019-18 в Международном трибунале по морскому праву // Официальный сайт Международного трибунала по морскому праву. URL: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-27/> (дата обращения: 01.09.2024).
12. Международная конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL) // Бюллетень международных договоров. 2017. № 1.
13. Иванов И.С. Влияние пандемии COVID-19 на морское право // Морское право. 2023. № 2. С. 15-22.
14. International Maritime Organization. IMO Profile. URL: <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> (дата обращения: 01.09.2024).
15. Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) // Бюллетень международных договоров. 2011. № 11.

16. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) // Бюллетень международных договоров. 2022.
17. ИМО. Autonomous shipping. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx> (дата обращения: 01.09.2024).
18. Петров А.В. Роль международных организаций в развитии морского права // Международное право и международные отношения. 2023. № 3. С. 45-52.

Для цитирования: Степанова А.Р. Актуальные проблемы правового регулирования государственно-частного партнерства при подъеме затонувшего имущества в акваториях юрисдикции капитана морского порта / научн.рук. д.ю.н., профессор А.С. Скаридов, заведующий кафедрой Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова // Океанский менеджмент. 2024. № 3(27). С. 49-54.

Степанова А.Р.

Stepanova A.R.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова,
магистрант 3 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

Научный руководитель:

Скаридов А.С.

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

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ ПОДЪЕМЕ ЗАТОНУВШЕГО ИМУЩЕСТВА В АКВАТОРИЯХ ЮРИСДИКЦИИ КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА

Аннотация: в статье рассматриваются актуальные проблемы законодательного регулирования в Российской Федерации государственно-частного партнерства при подъеме затонувшего имущества в акваториях юрисдикции капитана морского порта и приводятся пути их решения; анализируется действующее законодательство в обозначенной сфере; раскрыта проблематика удаления затонувшего имущества на современном этапе развития государства.

Ключевые слова: нормативно-правовая база, объекты исследования, затонувшее имущество, затонувшее судно, государственно-частное партнерство.

ACTUAL PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE LIFTING OF SUNKEN PROPERTY IN THE WATERS OF THE SEAPORT CAPTAIN'S JURISDICTION

Abstract. the article deals with the relevant problems of legislative regulation of public-private partnership in lifting the sunken property in the water areas within harbour master's jurisdiction in the Russian Federation; several ways to solve the problem are discussed; current legislation in the designated sphere is analyzed; problems of legal regulation of removal of the sunken property at the present stage of the state and its law development are revealed.

Keywords: legal and regulatory framework, objects of research, sunken property, sunken ship, public-private partnership.

Проблема затонувшего имущества не является новой для России, поскольку глубоко уходит корнями в исторические вехи развития государства и отягощается доставшимся «наследством» в виде сотни затонувших судов [1].

Несмотря на зрелый возраст такой проблемы, она не теряет свою актуальность и в настоящее время, поскольку затонувшее имущество даже спустя многие годы продолжает создавать чрезвычайную опасность экологическому благополучию, а значит и человечеству в целом.

Кроме того, затонувшее имущество является прямой угрозой безопасности судоходству, о чем свидетельствует множество затопленных судов в непосредственной близости от берегов, которые, в числе прочего, имеют опасные грузы, боеприпасы, а также иные отходы, которые подлежат утилизации в установленном законом порядке.

Современное российское законодательство обязует удалить затонувшее имущество собственника, а в отдельных случаях администрацию морских портов или орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, к побережью которого ближе всего расположено затонувшее имущество [2].

Для побуждения собственников к выполнению установленных законом обязанностей по утилизации имущества, законодателем в 2021 году внесено множество актуальных изменений в действующие нормативные акты [3] [4] [5] [6] [7] [8], приведенные в соответствие с

международным правом после ратификации Российской Федерацией Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов [9]. Несмотря на позитивное совершенствование правовых норм, стоит признать, что проблемы утилизации затонувшего к тому времени имущества они не решат, поскольку закон обратной силы не имеет [10].

Кроме того, актуализированы положения Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [11] путем установления административной ответственности за несоблюдение требований об удалении затонувшего имущества, захоронение либо умышленное затопление морского судна, несоблюдение требования о страховании или об ином финансовом обеспечении ответственности за удаление затонувшего судна.

Однако значительный объем затонувшего имущества юридически является бесхозным, следовательно, его утилизация возлагается на государство, его уполномоченные органы.

Для разрешения этой задачи государством утверждаются отдельные федеральные проекты, предполагающие выделение субсидий субъектам Российской Федерации, которые, в свою очередь, объявляют соответствующие тендеры для подъема и утилизации затонувшего имущества.

Например, к апрелю 2024 года в рамках федерального проекта «Генеральная уборка», реализуемого в рамках государственной программы «Охрана окружающей среды» [12], в Дальневосточном федеральном округе утилизирован 131 затонувший объект, из них 41 в рамках государственных контрактов, 70 благодаря предпринимательской инициативе и 20 собственниками.

Проводимая государством работа, несомненно, положительно влияет на разрешение поднятой в исследовании проблемы, однако активизация государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) позволит ускорить темпы утилизации затонувшего имущества и, как следствие, оперативно разрешать вопросы по утилизации такого имущества на любом этапе их появления.

Основополагающим документом, который является руководящим для нормативно-правовых и правовых актов в Российской Федерации, регулирующих отношения ГЧП, является Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [13] (далее – Федеральный закон № 224-ФЗ).

Подпунктом 1 абзаца 1 статьи 3 Федерального закона № 224-ФЗ законодатель определил ГЧП, муниципально-частное партнерство как юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, заключенных в соответствии с настоящим Федеральным законом в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества.

Приведенное законодателем понятие в целом раскрывает понимание ГЧП и конечные позитивные цели для органов государственной власти и местного самоуправления. Однако отметим, что необходимой для партнерства стороной является частный сектор, то есть предприниматели, которые в своей деятельности стремятся систематически получать прибыль. [14].

Обращение к специальной литературе позволяет сделать вывод, что единство мнений о сущности и содержании государственно-частного партнерства отсутствует как в российской юриспруденции, так и зарубежной.

Например, Козлов А.А. определяет ГЧП как институт долгосрочной устойчивой легализации кооперации финансово-инвестиционных, организационно-управленческих и интеллектуальных ресурсов органов государственной власти и частного предпринимательства для совместного решения социально значимых задач [15].

С ним соглашается и Феоктистов К.С., показывая, что ГЧП представляет собой весь спектр взаимодействия власти и бизнеса, нацеленный на решение глобальных и локальных задач социально-экономического развития [16].

Схожую позицию излагают зарубежные юристы Лоев Й. и МакЛиндон М.А., которые полагают, что ГЧП – это контракт между юридическим лицом частного сектора и

правительством, привлекающий частного партнера к обслуживанию государственных интересов и разделению рисков с государством [17].

Как мы указали выше, авторы, в целом соглашаясь с российским законодателем, раскрывают рассматриваемое понятие опираясь на масштаб поставленных перед партнерами задач. При этом в литературе встречаются и альтернативные мнения.

Так, Кулиниченко В.В. видит ГЧП как механизм привлечения частных инвесторов к решению общественно значимых задач на взаимовыгодных условиях [18].

Фильченко В.А. также предлагает рассматривать ГЧП как институт, основанный на совокупности формальных и неформальных правил, направленных на организацию совместной деятельности государства, органов местного самоуправления и предпринимательских структур в целях удовлетворения интересов общества, в рамках которой на равных правах удовлетворяются социальные и экономические интересы сторон [19].

Австралийские специалисты полагают, что рассматриваемое партнерство следует определять как соглашение между государственным и частным секторами в целях удовлетворения определенных общественных потребностей посредством соответствующего разделения ресурсов, рисков и выгод [20].

Не оспаривая удовлетворение, в первую очередь, интересов государства в рассматриваемом партнерстве, о чем, в том числе свидетельствует и лидирующее слово «государственное» в понятии, все же наша позиция совпадает с мнениями Кулиниченко В.В., Фильченкова В.А. и других авторов, которые склоняются понимать ГЧП как юридический тандем государства и частных лиц, в основе которого лежат взаимовыгодные отношения.

Вместе с тем отметим, что каждый автор вне зависимости от конкретной позиции оценивает институт ГЧП как позитивное явление, которое позволяет эффективно совершенствовать различные отрасли экономики, тем самым положительно влиять на экономическое развитие страны в целом.

Однако возвращаясь к анализу Федерального закона № 224-ФЗ полагаем, что в действующей редакции его применение исключительно для утилизации затонувшего имущества невозможно.

Так, частью 2 статьи 7 Федерального закона № 224-ФЗ определено, что объектом соглашения может являться только имущество, в отношении которого законодательством Российской Федерации не установлены принадлежность исключительно к государственной, муниципальной собственности или запрет на отчуждение в частную собственность либо на нахождение в частной собственности.

Обязательными элементами соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, перечисленными в статье 6 Федерального закона № 224-ФЗ, являются:

- строительство и (или) реконструкция объекта соглашения частным партнером;
- осуществление частным партнером полного или частичного финансирования создания объекта соглашения;
- осуществление частным партнером эксплуатации и (или) технического обслуживания объекта соглашения;
- возникновение у частного партнера права собственности на объект соглашения при условии обременения объекта соглашения в соответствии с настоящим Федеральным законом, с исключениями.

Буквально толкуя это положение усматриваем, что заключение соглашений исключительно об утилизации имущества, а применительно к затопленному имуществу о его удалении и реализации, законом не предусмотрено.

Это не единственное положение в законе, которое исключает возможность заключения рассматриваемого партнерства.

Так, статьей 7 Федерального закона № 224-ФЗ определено, что объектами соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве могут являться, в том числе, морские порты, объекты их инфраструктуры.

Учитывая, что право собственности на затонувшее судно, исключенное из соответствующего реестра судов, возникает у субъекта Российской Федерации, к побережью которого ближе всего расположено затонувшее судно, следует сделать вывод, что это имущество отношения к морскому порту, его инфраструктуре, не имеет.

Вновь обращаясь к статье 7 Федерального закона № 224-ФЗ установлено, что объектами соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном

партнерстве также могут являться, в том числе, морские суда, суда смешанного (река - море) плавания, суда, осуществляющие ледокольную проводку, гидрографическую, научно-исследовательскую деятельность.

Пунктом 1 статьи 7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ) определено, что под судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания.

Положениями статьи 2 КТМ РФ установлено, что под торговым мореплаванием понимается деятельность, связанная с использованием судов для различных целей.

В статье 107 КТМ РФ приведено, что к затонувшему имуществу относится, в том числе затонувшее или севшее на мель судно или часть такого судна. То есть законодатель выделил отдельную юридическую норму для введения в оборот понятия «затонувшее судно», отделив его от понятия, закрепленного в статье 7 КТМ РФ.

Из анализа приведенного законодательства следует, что затонувшее судно не является судном в том понимании, которым его наделяет статья 7 КТМ РФ, а значит последнее не отвечает требованиям объекта соглашения о ГЧП.

Учитывая вышеизложенное, в настоящее время в Российской Федерации институт ГЧП, направленного на утилизацию затонувшего имущества, при наличии определенных предпосылок, законодательного регулирования не имеет.

Полагаем, что это является «пробелом» законодательства, который возможно ликвидировать путем внесения соответствующих изменений в статьи 6 и 7 Федерального закона № 224-ФЗ.

Помимо этого, следует отметить, что субъекты Российской Федерации также участвуют в ГЧП в рамках своих компетенций, например, Санкт-Петербург. Так, статьей 6 Закона Санкт-Петербурга от 25.12.2006 № 627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» (далее – Закон о ГЧП) определены объекты соглашений, при которых осуществляется участие субъекта РФ в ГЧП. Например, Санкт-Петербург участвует в ГЧП в целях создания (реконструкции) и (или) эксплуатации объектов соглашения, входящих в том числе в состав имущества транспортной инфраструктуры и транспорта, включая железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный транспорт, а также подземный (метрополитен) и иные виды транспорта общего пользования [23].

Затонувшее имущество, его подъем, удаление и утилизация в указанном Законе прямо не определены как объекты соглашений ГЧП, в связи с чем полагаем, что по аналогии с Федеральным законом № 224-ФЗ в региональное законодательство, регламентирующее участие субъекта РФ в ГЧП, необходимо внести соответствующие изменения.

Принимая во внимание, что частные инвестиции в развитии деятельности по подъему затонувшего имущества в акватории морского порта России могут иметь перспективы на долгосрочной основе, в целях их привлечения необходимо создать благоприятный инвестиционный климат.

Так, например, в целях увеличения объема инвестиций в инфраструктуру субъекты РФ могут принимать дополнительные нормативные правовые акты, уточняющие или дополняющие положения Федерального закона № 224-ФЗ, в том числе определяющие меры стимулирования частных инвесторов для применения механизмов ГЧП, например:

- возможность получения земельного участка, лесного участка, водного участка и (или) участка (иных водных, лесных и пр.) без торгов для целей реализации соглашения о ГЧП;
- возможность софинансирования проекта публичной стороной, получения дополнительных гарантий (в т. ч. минимальной доходности);
- возможность увеличивать свою выручку по проекту за счет оказания дополнительных платных услуг и/или применения различных решений, снижающих затраты на этапе создания или эксплуатации;
- передача части рисков по проекту публичному партнеру;
- закрепление в сферах деятельности, традиционно занимаемых государством;
- в случае частной инициативы – возможность самостоятельно проработать структуру проекта и предложить проект соглашения, сократить срок заключения соглашения [21].

Важно отметить, что налоговые льготы и преференции не должны выступать в качестве мер стимулирования, поскольку их установление на прибыль таких организаций приведет к выпадающим доходам бюджетов субъектов и потребует соответствующей компенсации. В связи с чем, по мнению Минфина России, целесообразность заключения соглашений о ГЧП не

должна оцениваться исключительно из предоставления сторонам таких соглашений налоговых льгот [22].

Таким образом, государство, предоставляя определенные гарантии инвесторам, для ускорения и улучшения процесса подъема затонувшего имущества получает от частных партнеров опыт, технологии и оборудование.

Кроме того, в целях успешного сотрудничества государства и инвесторов при очистке акваторий морского порта от затонувшего имущества полагаем, что также необходимо рассмотреть вопрос о разработке проекта по подъему затонувшего имущества на уровне субъекта РФ по аналогии с Федеральным проектом «Генеральная уборка», партнером которого выступают частные партнеры (пример, ООО «ЭКОЛИДЕР»).

Учитывая, что рассматриваемый институт на практике показал реальное взаимовыгодное сотрудничество государства и частных партнеров, его применение для разрешения проблем по утилизации затонувшего имущества будет благоприятно способствовать привлечению инвестиций в рассматриваемую отрасль экономики, повысит качество выполнения необходимых работ и уменьшит сроки их выполнения, а значит позволит разрешать актуальные проблемы и в долгосрочной перспективе.

Пристатейный библиографический список.

1. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 05.10.2022 № 404 «Об утверждении перечня затонувшего имущества, удаление которого является обязательным в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 109 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации». - URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405483651/> (дата обращения 30.08.2024)
2. Статья 109 «Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024). - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/9c5e68a95aa009b966c0faf89541181b9fa422aa/ (дата обращения 30.08.2024)
3. «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024). - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/9c5e68a95aa009b966c0faf89541181b9fa422aa/ (дата обращения 30.08.2024)
4. «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/ (дата обращения 30.08.2024)
5. «Водный кодекс Российской Федерации» от 03.06.2006 № 74-ФЗ (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_60683/ (дата обращения 30.08.2024)
6. Закон Российской Федерации от 07.07.1993 № 5338-I «О международном коммерческом арбитраже» (ред. от 30.12.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2022) - URL: <https://base.garant.ru/10101354/> (дата обращения 30.08.2024)
7. Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» (ред. от 19.10.2023) - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19643/ (дата обращения 30.08.2024)
8. Федеральный закон от 03.11.2015 № 297-ФЗ «О юрисдикционных иммунитетах иностранного государства и имущества иностранного государства в Российской Федерации» (ред. от 30.12.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2022) - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_188328/ (дата обращения 30.08.2024)
9. Федеральный закон от 06.12.2021 № 395-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года» (ред. от 06.12.2021). - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402542/ (дата обращения 30.08.2024)
10. Статья 54 «Конституция Российской Федерации» (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/90bbfa79bca87238af65cf740cc43845d4c00c97/ (дата обращения 30.08.2024)
11. Статьи 11.6.1 – 11.6.3 «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/ (дата обращения 30.08.2024)
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 24.06.2022 № 1132 «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Охрана окружающей среды» - URL: <https://base.garant.ru/404905909/> (дата обращения 30.08.2024)
13. Федеральный закон от 13.07.2015 N 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. от 08.08.2024) - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/ (дата обращения 30.08.2024)
14. Пункт 3 части 1 статьи 2 «Гражданский кодекс Российской Федерации часть первая» (ред. от 16.05.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 08.08.2024) - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/ (дата обращения 30.08.2024)
15. Козлов А.А. Государственно-частное партнерство: сущность, классификация // Управление экономическими системами: электрон. науч. журн. 2012. №2 (38).
16. Фиоктистов К.С. Тенденции взаимодействия власти и бизнеса в отечественной экономике // Экономика и бизнеса: материалы 4 межд. научн.- практ. конф. – Новосибирск, 2011. – С.18.

17. Skietrys E., Raipa A., Bartkus E. Dimensions of the Efficiency of Public-Private Partnership // Engineering Economics. The Economic Conditions of Enterprise Functioning. 2008. № 3 (58). P. 47 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ktu.lt/lt/mokslas/zurnalai/inzeko/58/1392-2758-2008-3-58-45.pdf> (дата обращения: 30.08.2024).
18. Куличенко В.В. Государственное частное партнерство: электронное учебно- методическое пособие – Краснодар, 2022. – С. 4
19. Фильченков В.А. Формирование государственно-частного партнерства в социальной сфере: Автореф. дис. к.э.н. – М., 2005. – с.10.
20. Submission to Infrastructure Australia Discussion Paper 2: Public-Private Partnerships // Infrastructure Partnerships Australia, Australian Constructors Association & Australian Industry Group. October 2008. P .3 [Электронный ресурс]. URL:http://leighton.com.au/verve/_resources/IPA_ACA_AIG_PublicPrivatePartnerships_Oct2008.pdf (дата обращения: 30.08.2024).
21. Рекомендации по реализации проектов государственно-частного партнерства, разработанные Министерством экономического развития Российской Федерации. Москва. 2018. 169 с.
22. Письмо Министерства финансов Российской Федерации от 15 января 2021 г. № 03-03-05/1719 «О предложениях по введению льгот по налогу на прибыль и налогу на имущество организаций для сторон концессионного соглашения и соглашения о государственно-частном (муниципально-частном) партнерстве»// Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 30.08.2024).
23. Закон Санкт-Петербурга «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» от 25.12.2006 № 627-100// Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 30.08.2024).



РАЗДЕЛ III. МЕНЕДЖМЕНТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Для цитирования: Авдыш Д.М. Правовые аспекты статистического учета грузооборота в условиях изменения территориального состава государства / Науч.рук. Я.Е. Бразовская, доцент кафедры Международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О Макарова// Океанский менеджмент. 2024. № 3(27). С.55-59.

Авдыш Д.М.

Avdysh D.M.

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

Научный руководитель:

Бразовская Я.Е.

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

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ СТАТИСТИЧЕСКОГО УЧЕТА ГРУЗОБОРОТА В УСЛОВИЯХ ИЗМЕНЕНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО СОСТАВА ГОСУДАРСТВА

Аннотация. В данной статье рассматриваются правовые и методологические проблемы статистического учета грузооборота в контексте изменения территориального состава государства. Анализируются международные и национальные нормативно-правовые акты, регулирующие вопросы статистического учета. Особое внимание уделяется проблемам обеспечения непрерывности и сопоставимости статистических данных в условиях территориальных изменений. На основе анализа актуальной практики предлагаются рекомендации по совершенствованию правового регулирования в данной сфере.

Ключевые слова: статистический учет, грузооборот, территориальные изменения, международное право, национальное законодательство.

LEGAL ASPECTS OF STATISTICAL ACCOUNTING OF FREIGHT TURNOVER IN THE CONTEXT OF CHANGES IN THE TERRITORIAL COMPOSITION OF THE STATE

Abstract. This article examines the legal and methodological issues of statistical accounting of freight turnover in the context of changes in the territorial composition of the state. It analyzes international and national legal acts regulating statistical accounting. Special attention is given to the problems of ensuring continuity and comparability of statistical data in conditions of territorial changes. Based on the analysis of current practices, recommendations for improving legal regulation in this area are proposed.

Keywords: statistical accounting, freight turnover, territorial changes, international law, national legislation.

Статистический учет грузооборота является важнейшим инструментом оценки экономического развития государства и эффективности его транспортной системы. Однако в условиях изменения территориального состава страны возникает ряд правовых и методологических проблем, связанных с обеспечением достоверности, полноты и сопоставимости статистических данных. Эта проблематика приобрела особую актуальность в контексте недавних геополитических событий, затронувших ряд государств.

Правовое регулирование статистического учета грузооборота осуществляется как на международном, так и на национальном уровне. Ключевым международным документом в данной сфере являются «Основные принципы официальной статистики», принятые Генеральной Ассамблеей ООН в 2014 году [1]. Этот документ устанавливает фундаментальные принципы, которыми должны руководствоваться национальные статистические службы, включая принципы профессиональной независимости, беспристрастности и научной обоснованности.

На национальном уровне в Российской Федерации основополагающим законодательным актом в сфере статистического учета является Федеральный закон «Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики в Российской Федерации» от 29.11.2007 N 282-ФЗ [2]. Данный закон определяет правовые основы для организации системы государственной статистики и проведения официального статистического учета в стране.

Однако существующая нормативно-правовая база не в полной мере учитывает специфику статистического учета в условиях изменения территориального состава государства. В частности, возникают вопросы о методологии пересчета исторических данных, обеспечении сопоставимости показателей и адаптации системы сбора статистической информации к новым территориальным реалиям.

Согласно официальным данным Федеральной службы государственной статистики (Росстат), общий грузооборот всех видов транспорта в России в 2023 году составил 5,551 трлн тонно-километров [3]. Этот показатель учитывает грузооборот железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего водного, воздушного и трубопроводного транспорта. Однако в примечаниях к данным указывается, что «с 2022 года статистика публикуется без учета информации по Донецкой Народной Республике (ДНР), Луганской Народной Республике (ЛНР), Запорожской и Херсонской областям» [3].

Это примечание поднимает ряд важных правовых и методологических вопросов. Во-первых, возникает проблема обеспечения сопоставимости данных за разные периоды. Изменение территориального охвата статистического наблюдения может привести к искажению динамики показателей грузооборота, что затрудняет анализ долгосрочных трендов и оценку эффективности государственной политики в сфере транспорта.

Во-вторых, возникает вопрос о правовом статусе статистических данных, собираемых на территориях, чей международно-правовой статус является предметом споров. Согласно принципу территориальной целостности, закрепленному в Уставе ООН [4], государства обязаны уважать территориальную целостность друг друга. Однако в условиях территориальных споров возникает правовая неопределенность относительно того, какое государство имеет право осуществлять статистический учет на спорных территориях.

Международное право не дает однозначного ответа на этот вопрос. С одной стороны, принцип эффективного контроля, сформулированный в решении Международного Суда ООН по делу о военной и полувоенной деятельности в Никарагуа и против Никарагуа (1986 г.) [5], предполагает, что государство, осуществляющее фактический контроль над территорией, имеет право и обязанность обеспечивать на ней выполнение административных функций, включая статистический учет. С другой стороны, такой подход может вступать в противоречие с принципом территориальной целостности и создавать риски легитимизации территориальных изменений, не признанных международным сообществом.

В российском законодательстве также отсутствуют четкие нормы, регулирующие порядок статистического учета в условиях изменения территориального состава государства. Федеральный закон «О государственной статистике» не содержит специальных положений, касающихся адаптации системы статистического учета к территориальным изменениям. Это создает правовую неопределенность и может приводить к несогласованности в действиях различных государственных органов.

Проблема усугубляется тем, что изменение территориального состава государства часто сопровождается разрывом экономических связей, изменением логистических маршрутов и структуры грузопотоков. Это приводит к необходимости пересмотра методологии расчета показателей грузооборота и адаптации системы сбора первичных статистических данных.

Проблема статистического учета в условиях территориальных изменений не является уникальной для России. Международная практика предлагает ряд подходов к решению этой проблемы, которые могут быть адаптированы к российским реалиям.

Европейский союз, столкнувшийся с проблемой статистического учета при расширении своего состава, разработал специальную методологию для обеспечения сопоставимости данных. Регламент (ЕС) № 1059/2003 Европейского парламента и Совета от 26 мая 2003 года об установлении общей классификации территориальных единиц для статистики (NUTS) [6] создал унифицированную систему статистических регионов, которая позволяет адаптировать статистический учет к изменениям административно-территориального деления стран-членов ЕС.

Опыт ЕС показывает, что для обеспечения непрерывности и сопоставимости статистических данных в условиях территориальных изменений необходимо создание гибкой системы статистических регионов, которая может быть адаптирована к изменениям государственных границ без существенного нарушения целостности статистических рядов.

Другим важным аспектом является вопрос о правовом статусе статистических данных, собираемых на спорных территориях. В этом контексте интересен опыт Кипра. После фактического разделения острова в 1974 году возникла проблема статистического учета на территории, контролируемой непризнанной Турецкой Республикой Северного Кипра. Европейский суд по правам человека в деле «Кипр против Турции» (2001) [7] постановил, что Республика Кипр сохраняет юрисдикцию над всей территорией острова, несмотря на фактическую утрату контроля над его северной частью. Это решение создало правовую основу

для продолжения статистического учета Республикой Кипр на всей территории острова, хотя на практике сбор данных в северной части остается затрудненным.

Этот прецедент может быть релевантен для ситуации с российским статистическим учетом на территориях, чей статус является предметом международных споров. Он подчеркивает важность четкого правового определения территориальной юрисдикции для целей статистического учета.

Изменение территориального состава государства создает ряд методологических проблем для статистического учета грузооборота. Одной из ключевых задач является обеспечение сопоставимости данных за разные периоды.

Международные стандарты статистического учета, в частности, «Руководство по индексу промышленного производства» [8], разработанное ООН, рекомендуют использовать метод цепных индексов для обеспечения сопоставимости данных при изменении базы расчета. Этот метод позволяет учитывать структурные изменения в экономике и адаптировать статистические ряды к изменениям в методологии сбора данных.

Применительно к учету грузооборота в условиях территориальных изменений, метод цепных индексов мог бы быть использован следующим образом: для каждого периода рассчитывается индекс изменения грузооборота на сопоставимой территориальной базе, а затем эти индексы объединяются в единый временной ряд. Этот подход позволяет сохранить информацию о динамике показателя, несмотря на изменение территориального охвата статистического наблюдения.

Другой важной методологической проблемой является учет транзитных грузопотоков в условиях изменения государственных границ. Согласно международным стандартам, в частности, «Рекомендациям по статистике международной торговли товарами» [9], разработанным Статистическим отделом ООН, транзитные грузы не должны учитываться в статистике внешней торговли страны. Однако изменение государственных границ может привести к тому, что грузопотоки, ранее считавшиеся внутренними, становятся международными, и наоборот.

Для решения этой проблемы может быть использован подход, основанный на концепции экономической территории, которая не обязательно совпадает с государственными границами. Этот подход позволяет обеспечить преемственность в учете грузопотоков независимо от изменений политических границ.

Адаптация системы статистического учета к изменениям территориального состава государства требует соответствующего правового обеспечения. В российском законодательстве существует ряд пробелов, которые затрудняют этот процесс.

Во-первых, необходимо законодательное закрепление принципов адаптации системы статистического учета к территориальным изменениям. Эти принципы должны обеспечивать баланс между необходимостью отражения фактических изменений и сохранением преемственности статистических данных. В качестве основы для разработки таких принципов могут быть использованы «Основные принципы официальной статистики» ООН [1], в частности, принцип 2, который гласит: «Для сохранения доверия к официальной статистике статистические ведомства в соответствии со строго профессиональными соображениями, включая научные принципы и профессиональную этику, должны принимать решения в отношении методов и процедур сбора, обработки, хранения и представления статистических данных».

Во-вторых, требуется уточнение правового статуса статистических данных, собираемых на территориях с неопределенным международно-правовым статусом. Возможным решением могло бы стать введение в законодательство понятия «статистическая территория», которое не обязательно совпадало бы с государственной территорией, но определяло бы пространственные рамки статистического наблюдения.

В-третьих, необходимо законодательное регулирование процедур пересчета исторических данных в случае территориальных изменений. Это могло бы включать установление критериев существенности изменений, требующих пересчета, определение методов пересчета и порядка публикации пересчитанных данных.

Особое внимание следует уделить правовому регулированию обмена статистической информацией в условиях территориальных споров. Здесь может быть полезен опыт международных организаций, таких как Статистическая комиссия ООН, которая разработала «Принципы, регулирующие международную статистическую деятельность» [10]. Эти

принципы, в частности, предусматривают механизмы обмена статистической информацией между странами и международными организациями, которые могут быть адаптированы для решения проблем, возникающих в условиях территориальных споров.

На основе проведенного анализа можно сформулировать ряд практических рекомендаций по совершенствованию правового регулирования статистического учета грузооборота в условиях изменения территориального состава государства:

– Внести изменения в Федеральный закон «Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики в Российской Федерации», включив в него положения, регулирующие порядок адаптации системы статистического учета к территориальным изменениям. Эти положения должны определять процедуры пересчета исторических данных, методы обеспечения сопоставимости показателей и порядок публикации статистической информации в условиях неопределенности территориального статуса.

– Разработать и утвердить на уровне постановления Правительства РФ методику расчета показателей грузооборота в условиях изменения территориального состава государства. Эта методика должна учитывать международные стандарты и лучшие практики, в частности, рекомендации ООН по статистике транспорта.

– Создать межведомственную рабочую группу с участием представителей Росстата, Министерства транспорта, Федеральной таможенной службы и других заинтересованных ведомств для координации действий по адаптации системы статистического учета к территориальным изменениям.

– Инициировать обсуждение на международном уровне, в рамках Статистической комиссии ООН, вопросов гармонизации подходов к статистическому учету в условиях территориальных изменений. Это могло бы привести к разработке международных рекомендаций по данному вопросу, которые бы учитывали интересы всех заинтересованных сторон.

– Разработать систему статистических регионов, аналогичную системе NUTS в ЕС, которая позволила бы обеспечить гибкость статистического учета при изменениях административно-территориального деления страны.

– Внедрить практику публикации альтернативных расчетов показателей грузооборота, учитывающих различные варианты территориального охвата. Это повысило бы прозрачность статистической информации и позволило бы пользователям выбирать наиболее релевантные для их целей данные.

Проблема статистического учета грузооборота в условиях изменения территориального состава государства является комплексной и требует системного подхода к ее решению. Существующая нормативно-правовая база не в полной мере отвечает вызовам, связанным с территориальными изменениями, что создает риски для достоверности и сопоставимости статистических данных.

Совершенствование правового регулирования в этой сфере должно быть направлено на создание гибкой системы статистического учета, способной адаптироваться к территориальным изменениям без существенной потери качества и сопоставимости данных. При этом важно обеспечить баланс между необходимостью отражения фактических изменений и сохранением преимущественности статистической информации.

Международный опыт и лучшие практики в области статистического учета могут служить ориентиром при разработке национальных подходов к решению этой проблемы. Особое внимание следует уделить вопросам правового статуса статистических данных, собираемых на территориях с неопределенным международно-правовым статусом, а также методологическим аспектам обеспечения сопоставимости данных во времени.

Реализация предложенных рекомендаций позволит повысить качество статистического учета грузооборота в условиях территориальных изменений, что в свою очередь обеспечит более надежную информационную базу для принятия управленческих решений в сфере транспортной политики и экономического развития страны.

Пристатейный библиографический список.

1. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/68/261 «Основные принципы официальной статистики» от 29 января 2014 года // Организация Объединенных Наций: [сайт]. – URL: <https://unstats.un.org/unsd/dnss/gp/FP-New-R.pdf> (дата обращения: 22.09.2024).

2. Федеральный закон «Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики в Российской Федерации» от 29.11.2007 N 282-ФЗ // КонсультантПлюс: [сайт]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72844/ (дата обращения: 22.09.2024).
3. Транспорт в России. 2023: Статистический сборник // Федеральная служба государственной статистики : [сайт]. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13229> (дата обращения: 22.09.2024).
4. Устав Организации Объединенных Наций // Организация Объединенных Наций: [сайт]. – URL: <https://www.un.org/ru/about-us/un-charter/full-text> (дата обращения: 22.09.2024).
5. Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1986 // International Court of Justice: [сайт]. – URL: <https://www.icj-cij.org/en/case/70/judgments> (дата обращения: 22.09.2024).
6. Regulation (EC) No 1059/2003 of the European Parliament and of the Council of 26 May 2003 on the establishment of a common classification of territorial units for statistics (NUTS) // EUR-Lex: [сайт]. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32003R1059> (дата обращения: 22.09.2024).
7. Cyprus v. Turkey, 25781/94, Council of Europe: European Court of Human Rights, 10 May 2001 // European Court of Human Rights: [сайт]. – URL: <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-59454> (дата обращения: 22.09.2024).
8. Руководство по индексу промышленного производства. Исследования по методам, Серия F, № 98 // Организация Объединенных Наций: [сайт]. – URL: https://unstats.un.org/unsd/publication/SeriesF/SeriesF_98r.pdf (дата обращения: 22.09.2024).
9. International Merchandise Trade Statistics: Concepts and Definitions 2010 // United Nations Statistics Division: [сайт]. – URL: [https://unstats.un.org/unsd/trade/eg-imts/IMTS%202010%20\(English\).pdf](https://unstats.un.org/unsd/trade/eg-imts/IMTS%202010%20(English).pdf) (дата обращения: 22.09.2024).
10. Принципы, регулирующие международную статистическую деятельность // Организация Объединенных Наций: [сайт]. – URL: <https://unstats.un.org/unsd/accesub/2013docs-22nd/SA-2013-8-FP-UNSD-r.pdf> (дата обращения: 22.09.2024).

Для цитирования: Лиманский Н.Н. Внедрение искусственного интеллекта: анализ правовых проблем и международный опыт / ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова; научн.рук. д.т.н., профессор А.В. Макшанов, профессор кафедры вычислительных систем и информатики // Океанский менеджмент. 2024. № 3(27). С. 59-62.

Лиманский Н.Н.

Limanskiy N.N

ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова,
Сонскатель

Научный руководитель:

Макшанов А.В.

ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова,
Профессор кафедры вычислительных систем и информатики,
д.т.н., профессор

ВНЕДРЕНИЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА: АНАЛИЗ ПРАВОВЫХ ПРОБЛЕМ И МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ

Аннотация. В статье анализируются правовые и этические вызовы, связанные с использованием ИИ, такие как конфиденциальность данных, этика, предвзятость и ответственность. Обсуждаются примеры из международного опыта, включая случаи с компаниями Clearview AI и Amazon, иллюстрирующие проблемы конфиденциальности и предвзятости. Рассматриваются вопросы правовой ответственности за действия ИИ, приведены примеры, такие как ДТП с участием автономного автомобиля Uber. Особое внимание уделено прозрачности и интерпретируемости ИИ, необходимое для доверия и принятия решений в медицинской и правовой сферах. Приведены примеры требований к прозрачности, такие как GDPR, и случаи, демонстрирующие проблемы с интерпретируемостью, например, использование алгоритма COMPAS для оценки риска повторного преступления.

Ключевые слова: искусственный интеллект, этика, право, нейронная сеть, конфиденциальность данных.

IMPLEMENTATION OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE: ANALYSIS OF LEGAL ISSUES AND INTERNATIONAL EXPERIENCE

Abstract. The article examines the legal and ethical challenges associated with the use of AI, such as data privacy, ethics, bias, and liability. Examples from international experience are discussed, including cases involving Clearview AI and Amazon, which illustrate issues of privacy and bias. Legal liability for AI actions is also addressed, with examples such as the Uber autonomous vehicle accident. Special attention is given to the transparency and interpretability of AI, which are crucial for trust and decision-making in medical and legal fields. Examples of transparency requirements, such as GDPR, are provided, as well as cases demonstrating interpretability issues, such as the use of the COMPAS algorithm for assessing the risk of recidivism.

Keywords: artificial intelligence, ethics, law, neural network, data privacy.

Введение. Искусственный интеллект (ИИ) представляет собой не автономные сущности, способные к самостоятельному мышлению или осознанию, а сложные детерминированные алгоритмы, созданные для обработки данных и принятия решений. Эти алгоритмы разрабатываются и программируются людьми, чтобы выполнять задачи, требующие определенного уровня "интеллекта", такие как распознавание образов, обработка естественного языка, прогнозирование на основе данных и принятие решений. Несмотря на высокую степень сложности и кажущуюся автономность, ИИ остается инструментом, который действует в рамках заложенных в него алгоритмов и данных.

В данной статье рассматриваются основные принципы работы ИИ на примере нейронной сети. Нейронные сети являются одной из основных технологий в области ИИ, вдохновленной биологическим строением и функционированием человеческого мозга. Однако, несмотря на внешнее сходство, их работа принципиально отличается и основана на математических и статистических методах.

Кроме того, статья анализирует правовые вызовы, с которыми столкнулись различные страны и компании при внедрении и использовании ИИ, включая конфиденциальность данных, этические вопросы, предвзятость и ответственность. Эти аспекты имеют важное значение для успешного и безопасного применения ИИ в различных сферах, от медицинской диагностики до систем правосудия и автономного транспорта, а создаст благоприятную среду для устойчивого технологического развития, что в конечном итоге принесет пользу всему обществу.

Методология. Для анализа использованы примеры и исследования, касающиеся правовых и этических аспектов внедрения нейронных сетей. Конкретные примеры зарубежных стран и компаний рассмотрены для детального изучения каждого аспекта.

Результаты.

Анализ правовых проблем и международный опыт

Правовые вызовы, с которыми столкнулись различные страны при внедрении и использовании нейронных сетей и других форм искусственного интеллекта, можно разделить на основные четыре аспекта: конфиденциальность данных, этику, предвзятость и ответственность.

Конфиденциальность данных

В современном мире, где технологии развиваются с невиданной скоростью, внедрение искусственного интеллекта (ИИ) вызывает ряд серьезных правовых вопросов, связанных с защитой конфиденциальности данных. Проблема сохранения личной информации в условиях активного использования ИИ становится всё более актуальной и спорной. Это обусловлено способностью ИИ собирать, анализировать и распространять огромные массивы данных, что ставит под угрозу права и свободы человека.

Одним из наиболее значимых примеров, связанных с конфиденциальностью данных, является случай с компанией Clearview AI. Эта компания использует технологию распознавания лиц, чтобы сканировать интернет в поисках фотографий лиц людей и собирать их в огромную базу данных. Используя эту базу, Clearview AI предоставляет услуги правоохранительным органам для идентификации лиц. В 2020 году компания столкнулась с расследованиями в нескольких странах, включая Канаду и страны Европейского Союза, поскольку их практика сбора данных без согласия нарушала законы о защите данных, такие как GDPR[1, 2].

Этика и предвзятость:

Искусственный интеллект (ИИ) совершил значительный прогресс в различных областях, революционизируя бизнес и повседневную жизнь по всему миру. Однако вместе с его стремительным развитием растет и озабоченность моральными последствиями и справедливостью ИИ-систем. Внедрение ИИ в различные аспекты жизни порождает сложные вопросы, связанные с этикой и предвзятостью.

Одним из источников этих проблем является способность ИИ-систем усваивать и воспроизводить предвзятости, присутствующие в исходных данных, что приводит к несправедливым и дискриминационным результатам. Например, алгоритмы, используемые в рекрутинге или кредитовании, могут непреднамеренно дискриминировать определенные группы людей на основе пола, расы или социального статуса. Это происходит потому, что ИИ обучается на исторических данных, которые могут содержать скрытые или явные предвзятости.

В результате, если в данных присутствует дисбаланс или стереотипы, ИИ может продолжить их воспроизводить, что приводит к систематической несправедливости.

Один из наиболее известных случаев предвзятости в ИИ — это проблемы с системой распознавания лиц Amazon Rekognition. Исследование, проведенное исследователями из MIT в 2019 году, показало, что этот инструмент имел гораздо более высокий процент ошибок при распознавании пола темнокожих женщин по сравнению с белыми мужчинами. Это исследование получило широкое освещение в международных СМИ, вызвав обсуждение вопросов этики и предвзятости в технологиях ИИ и потребовало от Amazon пересмотра и улучшения алгоритма [3].

Ответственность:

Искусственный интеллект (ИИ), благодаря своей способности к самообучению и принятию решений, может функционировать независимо от непосредственного контроля человека. Это означает, что ИИ способен анализировать данные, делать выводы и предпринимать действия без прямого вмешательства человека в каждую его операцию. Такой уровень автономии может проявляться, например, в беспилотных транспортных средствах, автоматизированных торговых системах или умных устройствах, которые адаптируются к поведению пользователя.

Однако эта автономия создает сложности в определении правовой ответственности за действия ИИ. В традиционной правовой системе ответственность за действия обычно возлагается на человека или организацию, которые контролируют или владеют источником действия. Но в случае с ИИ, который может принимать решения самостоятельно, возникает вопрос: кто должен нести ответственность за ошибки или вред, причиненный действиями ИИ? Это могут быть разработчики, владельцы, пользователи или, возможно, сама система ИИ. Такая неопределенность требует нового подхода к правовому регулированию и четкого определения рамок ответственности в условиях быстрого технологического прогресса.

Трагический пример произошел в марте 2018 года в Темпе, Аризона, первое смертельное ДТП с участием автономного автомобиля, за рулем которого находилась система автопилота от компании Uber. Пешеход, переходивший дорогу вне пешеходного перехода, был сбит автомобилем. Этот случай вызвал много вопросов о безопасности автономных транспортных средств и о том, кто несет ответственность в случае аварии — разработчики программного обеспечения, оператор в машине или сама система. В итоге Uber прекратила все испытания автономных автомобилей в Аризоне, а местные власти тщательно пересмотрели правила регулирования использования таких технологий [4].

Прозрачность и интерпретируемость:

Когда искусственный интеллект (ИИ) используется для принятия важных решений, таких как диагностика заболеваний в медицине, оценка кредитоспособности в финансовом секторе или предсказание риска рецидива в правовой системе, крайне важно, чтобы пользователи и заинтересованные стороны могли понимать, как и почему ИИ пришел к определенному выводу. В медицинской сфере, врачи могут полагаться на ИИ для постановки диагнозов и разработки планов лечения. Если медицинские специалисты и пациенты понимают, какие данные и методы использовались ИИ для постановки диагноза, это способствует доверию к результатам и позволяет врачам принимать обоснованные решения, основываясь на точных и понятных рекомендациях. Прозрачность в таких случаях не только повышает доверие, но и помогает выявить и исключить ошибки, что особенно важно в медицинской практике, где ставки крайне высоки.

В правовой системе ИИ все может использоваться для оценки риска рецидива, что может повлиять на судебные решения о досрочном освобождении или выборе меры наказания. Прозрачность и интерпретируемость таких систем имеют важное значение для обеспечения справедливости и правомерности решений. Судьи и другие участники процесса должны видеть, какие факторы были учтены ИИ при прогнозировании риска, чтобы убедиться в обоснованности и беспристрастности его выводов. Это не только укрепляет доверие к решениям, но и позволяет корректировать и улучшать алгоритмы, если они выявляют систематические ошибки или предвзятости.

Например, GDPR [2] требует, чтобы пользователи могли получить "право на объяснение" решений, принимаемых автоматизированными системами. Это создает вызовы для разработчиков ИИ, так как многие современные алгоритмы ИИ, такие как глубокие нейронные

сети, являются "черными ящиками", в которых даже создатели не всегда могут точно объяснить, как было принято то или иное решение.

Известный пример непрозрачности ИИ — это программное обеспечение, такое как COMPAS (Correctional Offender Management Profiling for Alternative Sanctions), используется для оценки риска повторного преступления среди заключенных. Однако исследование, проведенное ProPublica [5], показало, что алгоритм может быть предвзят в отношении чернокожих заключенных. Тем не менее, точные методы, по которым алгоритм выносил эти оценки, не были полностью прозрачными для общественности или судей, что вызвало беспокойство о справедливости и объективности его использования. Это привело к требованиям более тщательного аудита и открытости в использовании таких систем [6].

Заключение. В статье подробно анализируются правовые и этические вызовы, стоящие перед сообществом в связи с внедрением и эксплуатацией нейронных сетей и других видов искусственного интеллекта. Технологическое развитие опережает законодательство, выделяет ключевую проблему современной технологической эры. Этот разрыв не только порождает правовую неопределенность, но и может стать препятствием на пути дальнейшего технологического прогресса.

Технологии развиваются экспоненциально, что часто означает появление новых продуктов и услуг задолго до того, как правовая база адаптируется к новым реалиям. Например, разработка автономных транспортных средств и дронов опережает создание законодательства, регулирующего их использование, страхование и ответственность. Это приводит к тому, что инновации могут быть замедлены или полностью остановлены из-за отсутствия юридической ясности, которая необходима для их коммерциализации и широкомасштабного внедрения.

Правовая неопределенность возникает, когда существующие законы не могут адекватно регулировать или даже признавать новые технологии. В случае с ИИ, многие существующие нормы просто не приспособлены для решения вопросов, связанных с автономностью машин, таких как автоматическое принятие решений, приватность данных и машинная этика. Например, когда ИИ ошибочно нарушает авторские права или приватность, не всегда ясно, кто должен нести ответственность — разработчики, пользователи или сама программа.

Компании и исследователи могут столкнуться с правовыми препятствиями, которые делают инновации рискованными или невыгодными. Например, неопределенность относительно того, как будут регулироваться новые технологии, может привести к тому, что фирмы откажутся от исследований и разработок в определенных областях. Это может замедлить развитие потенциально революционных технологий, таких как генетическое редактирование или нейроинтерфейсы, из-за страха перед будущими регуляторными ограничениями или судебными исками.

Чтобы преодолеть этот разрыв, необходимо разработать более гибкие и адаптивные законодательные рамки, способные оперативно реагировать на технологическое развитие. Это может включать в себя создание временных регуляций, которые могут быть быстро адаптированы или отменены в ответ на новую информацию и технологические достижения. Также важно усилить международное сотрудничество в сфере регулирования технологий, чтобы обеспечить единые стандарты и избежать юридической фрагментации, которая может стать дополнительным барьером для глобального технологического прогресса.

Пристатейный библиографический список.

1. <https://www.nytimes.com/2022/05/09/technology/clearview-ai-suit.html> (дата обращения: 20.05.2024)
2. <https://gdpr-info.eu> (дата обращения: 20.05.2024)
3. Пенья-Алькантара А. А. Субъектно-ориентированная методология измерения межклассовой предвзятости в системах верификации распознавания лиц: дис. — Массачусетский технологический институт, 2022 г.
4. Smiley L. 'I'm the Operator': The Aftermath of a Self-Driving Tragedy [Электронный ресурс] // Wired (monthly American magazine), 2022 8 Mar. URL: <https://www.wired.com/story/uber-self-driving-car-fatal-crash/> (дата обращения: 20.05.2024)
5. Вашингтон А.Л. Как спорить с алгоритмом: уроки дискуссии COMPAS-ProPublica // Colo. Тех. ЖЖ. — 2018. — Т. 17. — С. 131.
6. Ли Ю. Алгоритмическая дискриминация в системе правосудия США: количественная оценка расовых и гендерных предубеждений, закодированных в модели анализа данных Профилирования управления исправительными правонарушителями для альтернативных санкций (КОМПАС). — 2017.

Для цитирования: Милушков В.И. Генеративные предобученные трансформеры: будущие вызовы и правовое обеспечение / ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова; научн.рук. д.т.н., профессор А.В. Макшанов, профессор кафедры вычислительных систем и информатики // Океанский менеджмент. 2024. № 3(27). С.63-67.

Милушков В.И.
Milushkov V.I.
ГУМРФ им.адм. С.О. Макарова
Соискатель

Научный руководитель:
Макшанов А.В.
ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова,
Профессор кафедры вычислительных систем и информатики,
д.т.н., профессор

ГЕНЕРАТИВНЫЕ ПРЕДОБУЧЕННЫЕ ТРАНСФОРМЕРЫ: БУДУЩИЕ ВЫЗОВЫ И ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Аннотация. Статья рассматривает работу генеративных предобученных трансформеров, их применение и правовые аспекты использования. Особое внимание уделяется правовым и этическим вопросам, включая ответственность за ошибки, конфиденциальность, предвзятость данных и авторские права на произведения, созданные ИИ. Обсуждаются предложения по законодательному регулированию ИИ, такие как создание страховых фондов и концепция «электронного лица» для интеграции ИИ в общество.

Ключевые слова: правовые аспекты, ответственность ИИ, конфиденциальность данных, авторские права, генеративные предобученные трансформеры

GENERATIVE PRE-TRAINED TRANSFORMERS: FUTURE CHALLENGES AND LEGAL SUPPORT

Abstract. This article examines the functionality of generative pre-trained transformers, their applications, and the legal aspects of their use. Special attention is given to legal and ethical issues, including liability for errors, data privacy, data bias, and copyright for AI-generated works. The paper discusses proposals for legislative regulation of AI, such as the establishment of insurance funds and the concept of an "electronic person" to integrate AI into society.

Keywords: legal aspects, AI liability, data privacy, copyright, generative pre-trained transformers

Введение. В последние годы технологии искусственного интеллекта (ИИ) и, в частности, генеративные предобученные трансформеры (GPT) достигли значительного прогресса, изменив подход к созданию текстов, изображений, музыки и других видов контента. Эти модели, основанные на архитектуре трансформеров, способны генерировать контент, который трудно отличить от созданного человеком, и находят широкое применение в различных отраслях. Однако, наряду с преимуществами, использование GPT и других подобных технологий вызывает множество правовых и этических вопросов. В данной статье рассматриваются принципы работы GPT, а также анализируются правовые аспекты их применения, такие как ответственность за ошибки, вопросы конфиденциальности, авторские права и концепция «электронного лица». Эти вопросы становятся все более актуальными в контексте растущего влияния ИИ на общество и требуют тщательного изучения и правового регулирования.

Как работает языковое моделирование (GPT): от токенизации до генерации текста. Генеративные предобученные трансформеры, или GPT, — это семейство нейронных сетей, основанных на архитектуре трансформеров. Они стали важным достижением в искусственном интеллекте, помогая создавать приложения, такие как ChatGPT. GPT позволяют этим приложениям генерировать текст, изображения, музыку и другие виды контента, которые похожи на созданные человеком, а также отвечать на вопросы в разговорном стиле. Компании из разных областей используют GPT и генеративный искусственный интеллект для создания чат-ботов, резюмирования текста, генерации контента и поиска информации.

Хотя модели GPT правильно называть искусственным интеллектом (ИИ), это очень общее определение. В частности, модели GPT представляют собой модели языкового прогнозирования на основе нейронных сетей, построенные на архитектуре трансформера. Они анализируют запросы на естественном языке, называемые подсказками, и предсказывают наилучший возможный ответ, основываясь на своем понимании языка.

Для этого модели GPT полагаются на знания, полученные после обучения работе с сотнями миллиардов параметров в огромных наборах языковых данных. Они могут учитывать контекст ввода и динамически обрабатывать различные части входных данных, чтобы генерировать длинные ответы, а не просто следующее слово в последовательности. Например, если попросить создать фрагмент контента, основанного на творчестве Шекспира, модель GPT делает это, запоминая и восстанавливая новые фразы и целые предложения с похожим литературным стилем.

Чтобы разобраться, как работает GPT, нужно понять, какую задачу пытается решать эта модель. Языковое моделирование — это предсказание следующего слова (или куска слова) с учётом предыдущего контекста. На картинке пример того, как с задачей языкового моделирования справляется поиск Яндекса.

Для того чтобы "всего лишь" дописывать текст, модель должна очень хорошо понимать его смысл и даже иметь какие-то свои знания о реальном мире. Внутренние знания модели можно попытаться вытащить наружу, модифицируя «левый контекст» текста. Это позволяет решать множество задач: отвечать на вопросы, суммаризировать текст и даже создавать диалоговые системы.

В действительности, в наших уравнениях языковые модели стремятся предсказывать не конкретное следующее слово, а вероятности различных слов, которыми можно продолжить данный текст. Почему это важно и почему нельзя всегда искать единственное «наиболее правильное» слово для продолжения?

Рассмотрим это на примере небольшой игры. Правила игры такие: вы представляете собой языковую модель, а я предлагаю вам продолжить текст «44-й президент США (и первый афроамериканец на этой должности) — это Барак...». Вставьте слово, которое должно стоять на месте многоточия, и оцените вероятность того, что это слово действительно окажется там. Если вы предполагаете, что следующим словом должно быть «Обама» с вероятностью 100%, то это ошибочное суждение. Дело не в существовании другого Барака, а в том, что в официальных документах имя президента часто пишется полностью, включая его второе имя — Хуссейн. Таким образом, правильно обученная языковая модель должна предсказывать слово «Обама» с вероятностью около 90%, оставляя оставшиеся 10% на вариант продолжения текста словом «Хуссейн», за которым следует «Обама» с вероятностью, близкой к 100%. Этот пример иллюстрирует важный аспект языковых моделей: они обладают элементом творческого подхода. При генерации каждого следующего слова такие модели выбирают его случайным образом, как бы бросая кубик, но таким образом, чтобы вероятности различных слов соответствовали тем вероятностям, которые были заложены в модель при ее обучении на большом массиве текстов.

В результате одна и та же модель на идентичные запросы может давать различные варианты ответа, подобно живому человеку. Ранее учёные пытались заставить нейронные сети всегда выбирать «наиболее вероятное» следующее слово, что казалось логичным, но на практике такие модели работали хуже. Элемент случайности, наоборот, улучшает их работу, повышая вариативность и качество ответов.

Подбор модификаций текста называется «**Prompt Engineering**». Такая простая идея позволяет решать практически неограниченное количество задач. Именно поэтому многие считают GPT (Яндекс или OpenAI) подобием сильного искусственного интеллекта.

Архитектура GPT. GPT (Generative Pre-trained Transformer) — это модель, которая может генерировать текст. Давайте разберем, как она это делает, на простых примерах.

Токенизация: Когда мы вводим текст, например, "Привет, как дела?", модель сначала разбивает его на маленькие кусочки — токены. Каждый токен — это число. Например, "Привет" может стать числом 123, "как" — 45, а "дела" — 678.

Преобразование токенов в эмбединги: Эти числа (токены) отправляются в специальный слой, называемый Embedding Layer. Он превращает их в эмбединги — векторные представления, которые легче обрабатывать модели. Представьте, что токен 123 превращается в набор из трех чисел, например, [0.1, 0.2, 0.3].

Добавление позиционных эмбедингов: К каждому эмбедингу добавляется информация о его позиции в тексте. Это помогает модели понимать, в каком порядке идут слова. Например, если "Привет" — это [0.1, 0.2, 0.3], то после добавления позиционного эмбединга это может стать [0.1, 0.2, 0.3] + [0.01, 0.02, 0.03] = [0.11, 0.22, 0.33].

Обработка с помощью блоков трансформера: Затем список эмбеддингов проходит через несколько одинаковых блоков, которые обрабатывают текст и улучшают его понимание. Это как несколько этапов фильтрации и улучшения текста.

Генерация следующего токена: Когда текст обработан, эмбеддинг последнего токена (например, [0.11, 0.22, 0.33]) умножается на исходный слой эмбеддингов и проходит через функцию SoftMax, чтобы получить вероятности для следующего токена. Например, модель может решить, что следующий токен будет с вероятностью 70% "как" и 30% "дела".

Выбор следующего токена: Из полученных вероятностей выбирается следующий токен. Чаще всего выбирается токен с наибольшей вероятностью. Например, если "как" имеет 70% вероятность, он и будет выбран.

Повторение процесса: Этот выбранный токен добавляется к исходному тексту, и процесс повторяется. Модель снова разбивает текст на токены, превращает их в эмбеддинги, добавляет позиционные эмбеддинги, обрабатывает и выбирает следующий токен. Так продолжается, пока не будет сгенерирован весь текст.

Так работает GPT: она берет текст, разбивает его на части, обрабатывает их, чтобы лучше понимать, и выбирает, какое слово добавить дальше. Этот процесс повторяется, пока не получится весь текст.

GPT является трансформером, потому что использует архитектуру трансформера для обработки текста. Архитектура трансформера включает в себя механизмы внимания, которые позволяют модели эффективно понимать контекст и отношения между словами в предложении. Это делает трансформеры более мощными и эффективными в сравнении с предыдущими моделями, такими как рекуррентные нейронные сети (RNN), особенно при работе с длинными текстами. Благодаря этой архитектуре, GPT может генерировать более связные и контекстуально правильные тексты.

Рассмотрим ограничения GPT:

1. Ошибки и неточности: GPT может генерировать информацию, которая кажется правдоподобной, но на самом деле является неточной или ошибочной. Модель не всегда понимает контекст и может допускать ошибки, особенно в специализированных областях знаний.
2. Отсутствие здравого смысла: Модель не обладает настоящим пониманием мира и не имеет здравого смысла. Она просто генерирует текст на основе паттернов в данных, на которых была обучена.
3. Этические и моральные вопросы: GPT может генерировать текст, который является неэтичным, оскорбительным или предвзятым. Это может произойти из-за того, что модель обучалась на данных, содержащих такие предвзятости.
4. Зависимость от данных: Качество вывода GPT зависит от качества и объема данных, на которых она была обучена. Если данные неполные или предвзятые, это отразится на результатах.
5. Проблемы конфиденциальности: Модель может случайно генерировать или воспроизводить личную информацию, которая была частью обучающих данных, что вызывает опасения по поводу конфиденциальности.
6. Ограниченные знания: GPT имеет ограниченные знания, зависящие от даты последнего обновления данных. Она не может получать или обновлять информацию в реальном времени.
7. Сложности с генерацией кода и математикой: Хотя GPT может генерировать код и решать математические задачи, она не всегда делает это правильно. Это связано с тем, что модель просто предсказывает следующую часть текста на основе предыдущих данных, а не выполняет реальные вычисления.

На сегодняшний день трансформеры представляют собой самую эффективную архитектуру для решения практических задач. Они позволяют создавать большие языковые модели (LLM) и мультимодальные сети. Однако, нейросетям необходимо четкое определение задачи, которую они должны решить. В этом процессе ключевую роль играет человек, который должен понять проблему, сформулировать цель и установить ожидания от модели.

Правовые и этические аспекты. В настоящее время ИИ используется как инструмент для достижения наших целей, например, навигационные приложения помогают быстро добраться до дома, избегая пробок. Такие приложения, как «Яндекс. Навигатор», работают благодаря данным, которые тысячи автомобилистов передают ежеминутно о состоянии дорог.

В будущем, возможно, алгоритмы ИИ будут собирать информацию о политических предпочтениях, состоянии здоровья и т.д., что позволит ИИ управлять финансами и другими ресурсами более эффективно.

8 июля на сайте Минтранса России появилась новость, посвященная экспериментальному движению грузового беспилотного транспорта на одной из российских автомагистралей. Грузовики под управлением искусственного интеллекта начали движение по выделенным полосам на трассе М-11 «Нева». Одним из главных заинтересованных участников проекта является крупнейший российский производитель дизельного грузового транспорта, компания «КамАЗ». ИИ-разработки на предприятии ведутся уже достаточно давно, что обусловило необходимость их тестирования в реальных условиях. Перспективы проекта выглядят многообещающе, так как на трассе ИИ функционирует значительно эффективнее, чем в городских условиях, и, в отличие от человека, не устает.

Кроме того, в статье отмечается, что использование беспилотных грузовиков в ближайшие годы позволит существенно сократить издержки компаний на топливо (до 28%) и зарплаты водителей (до 30%). К 2030 году планируется создать 19,500 км выделенных дорог для грузовых беспилотников на трассах.

Компания «Яндекс» решила развивать иной подход, ориентируясь на воздушный транспорт. В ближайшее время компания планирует внедрить аэротакси — небольшие летательные аппараты с вертикальным взлетом и посадкой. В данном случае использование ИИ значительно упрощается, так как в воздухе отсутствуют разметка, светофоры и пешеходы, что способствует оптимистичному взгляду «Яндекса» на перспективы своего воздушного транспорта. Интересно отметить, что воздушные такси в Москве были анонсированы уже год назад, однако на тот момент в России еще не была принята программа электронного правового регулирования (ЭПР). Правила ЭПР вступили в силу в марте 2022 года, обеспечив правовую основу для развития беспилотных технологий. Важно упомянуть, что за рубежом технологиями воздушного ИИ занимаются такие известные производители, как Hyundai, что свидетельствует о глобальном интересе и инвестициях в развитие этой инновационной области.

Проблематика ответственности искусственного интеллекта является сложным и многогранным вопросом. В случае дорожно-транспортного происшествия, вызванного транспортным средством под управлением ИИ, ответственность может быть возложена как на владельца автомобиля, так и на его производителя, в зависимости от обстоятельств и причин инцидента. В Германии принят закон, разрешающий использование автономных транспортных средств, при этом предусмотрено обязательство водителя вмешаться и взять управление на себя в случае необходимости. Европейский парламент также рассматривает вопрос о правовой ответственности ИИ, предлагая создать страховой фонд для покрытия убытков, связанных с деятельностью автономных систем.

Существует распространенное мнение, что искусственный интеллект (ИИ) не способен превзойти человека в области искусства. Однако программы, такие как Deep Blue и AlphaGo, демонстрируют способность ИИ к самостоятельному обучению и разработке новых стратегий. Программа The Next Rembrandt создает картины, которые практически неотличимы от оригиналов великого художника. Аналогично, программа Emily Howell, разработанная Дэвидом Коупом, генерирует музыку, имитирующую шедевры классических композиторов. В области науки программа Watson создает персонализированные схемы лечения на основе анализа данных пациентов.

Законодательство различных стран единогласно признает, что автором произведения может быть исключительно человек. Согласно британскому Закону об авторском праве, автором считается лицо, использующее инструмент для достижения своей цели. Американское законодательство также утверждает, что автором может быть только человек. В российском законодательстве, в соответствии со статьей 1228 Гражданского кодекса Российской Федерации, автором может быть только физическое лицо. Таким образом, произведения, созданные искусственным интеллектом, не могут быть признаны объектами авторского права.

Вопрос о правовом статусе искусственного интеллекта является актуальным и вызывает множество дискуссий. Например, Саудовская Аравия предоставила правовой статус физического лица роботу Софии. Однако данное решение можно считать поспешным, поскольку ИИ не обладает психоэмоциональными свойствами, присущими человеку. Важно различать понятия интеллекта и сознания: интеллект представляет собой способность

использовать знания, в то время как сознание включает возможность испытывать субъективные ощущения.

Искусственный интеллект (ИИ) требует особого правового статуса. Некоторые ученые полагают, что ИИ можно приравнять к юридическим лицам, однако это вызывает вопросы, связанные с правом собственности на вещи и статусом ИИ после смерти владельца. Европейский парламент предложил концепцию «электронного лица», в соответствии с которой ИИ должен дополнять возможности человека, а не заменять его. Такой подход предполагает установление уникальных правовых рамок для ИИ, обеспечивающих его интеграцию в общество при сохранении главенства человеческого интеллекта и сознания.

Выводы. Использование искусственного интеллекта становится все более распространенным, охватывая различные сферы, от навигации и беспилотного транспорта до создания произведений искусства. Эксперименты с грузовыми беспилотниками на трассе М-11 в России показывают многообещающие результаты, позволяя значительно сократить издержки на топливо и зарплаты водителей. Разработка воздушного транспорта, например, аэротакси компании «Яндекс», также демонстрирует перспективы благодаря упрощенным условиям эксплуатации в воздухе. В то же время правовая ответственность ИИ остается сложным вопросом, требующим детального регулирования. Законодательства разных стран подчеркивают, что автором произведения может быть только человек, что исключает признание ИИ в качестве субъекта авторского права. Признание ИИ в качестве юридического лица, как в случае робота Софии в Саудовской Аравии, вызывает споры из-за отсутствия у ИИ сознания и психоэмоциональных свойств. Европейский парламент предлагает концепцию «электронного лица», предусматривающую уникальные правовые рамки для ИИ, что подчеркивает необходимость его интеграции в общество с сохранением приоритета человеческого интеллекта.

Пристатейный библиографический список.

1. Архипов В.В., Наумов В.Б. Искусственный интеллект и автономные устройства в контексте права: о разработке первого в России закона о робототехнике // Труды СПИИ РАН. – 2017.- Вып. 6 (55). – С. 46-62.
2. Гаджиев Г.А., Войниканис Е.А. Может ли робот быть субъектом права (поиск правовых норм для регулирования цифровой экономики)? // Право. Журнал Высшей школы экономики. – 2018. – № 4. -С. 24-48.
3. Иванов А.А. Мечтают ли андроиды об электроовцах? [Электронный ресурс] // zakon.ru/blog/2017/2/15/mechtayut_li_androidy_ob_elektroovcah (дата обращения: 20.05.2024).
4. Тихомиров Ю.А., Архипова Н.И., Косякова Н.И. Российское гуманитарное право – учебное пособие для вузов / Российский государственный гуманитарный университет; под редакцией Тихомирова Ю.А. (ответственный редактор), Архиповой Н. И., Косяковой Н. И... Москва, 1998. 12. Dewey, J. The Historic Background of Corporate Legal Personality // Yale Law Journal. – 1926. № 35. – pp. 655 – 673.
5. Миткевич Анастасия. Дальше без водителя. [Электронный ресурс] // https://www.vedomosti.ru/technologies/new_technologies/articles/2022/07/12/931036-dalshe-voditelya (дата обращения: 20.05.2024).
6. Известия. На трассе М-11 «Нева» будет введен экспериментальный правовой режим для беспилотного грузового автотранспорта [Электронный ресурс] // <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10311> (дата обращения: 20.05.2024).

Для цитирования: Сефиханов Д.А. Гуменюк М.А. Цифровизация портовых процессов: правовые механизмы обеспечения кибербезопасности и защиты данных / ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова, кафедра международного и морского права // Океанский менеджмент. 2024. № 3(27). С. 68-73.

Сефиханов Д. А. Гуменюк М. А.

Sefikhanov D.A. Gumenyuk M.A.

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

магистранты 2 курса программы «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства»

ЦИФРОВИЗАЦИЯ ПОРТОВЫХ ПРОЦЕССОВ: ПРАВОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ И ЗАЩИТЫ ДАННЫХ

Аннотация. В данной статье рассматриваются актуальные вопросы правового регулирования цифровизации портовых процессов с акцентом на обеспечение кибербезопасности и защиту данных. Анализируются международные конвенции, национальное законодательство и отраслевые стандарты, регламентирующие применение цифровых технологий в морских портах. Особое внимание уделяется правовым механизмам защиты критической информационной инфраструктуры портов, обеспечения безопасности автоматизированных систем управления и защиты персональных данных участников портовых операций.

Ключевые слова: цифровизация портов, кибербезопасность, защита данных, морское право, цифровые технологии, правовое регулирование.

DIGITALIZATION OF PORT PROCESSES: LEGAL MECHANISMS FOR ENSURING CYBERSECURITY AND DATA PROTECTION

Abstract. This article examines current issues in the legal regulation of port process digitalization, with a focus on ensuring cybersecurity and data protection. It analyzes international conventions, national legislation, and industry standards that govern the application of digital technologies in seaports. Special attention is given to legal mechanisms for protecting ports' critical information infrastructure, ensuring the security of automated control systems, and protecting personal data of port operations participants.

Keywords: port digitalization, cybersecurity, data protection, maritime law, digital technologies, legal regulation.

Стремительное развитие цифровых технологий оказывает значительное влияние на все аспекты функционирования морских портов. Внедрение автоматизированных систем управления, интернета (IoT), искусственного интеллекта и блокчейн-технологий позволяет существенно повысить эффективность портовых операций, оптимизировать логистические процессы и улучшить качество обслуживания клиентов. Однако цифровизация также создает новые риски и вызовы, связанные с обеспечением кибербезопасности и защитой данных.

Целью данной статьи является анализ существующих правовых механизмов обеспечения кибербезопасности и защиты данных в контексте цифровизации портовых процессов, а также выявление пробелов в правовом регулировании и формулирование предложений по его совершенствованию.

Основу международно-правового регулирования вопросов безопасности морского транспорта составляет Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) [1]. Хотя СОЛАС-74 напрямую не затрагивает вопросы цифровизации и кибербезопасности, она создает фундамент для разработки более специализированных нормативных актов в этой области.

В 2017 году Международная морская организация (ИМО) приняла резолюцию MSC.428(98) «Управление киберрисками в системах управления безопасностью» [2]. Этот документ обязывает судоходные компании и операторов портовых объектов включить менеджмент киберрисков в свои системы управления безопасностью до первой ежегодной верификации документа о соответствии компании после 1 января 2021 года.

В развитие положений резолюции MSC.428(98) ИМО выпустила циркуляр MSC-FAL.1/Circ.3 «Руководство по управлению киберрисками в морской отрасли» [3]. Этот документ, хотя и носит рекомендательный характер, предоставляет ценные указания по выявлению, анализу, оценке и снижению киберрисков в морской отрасли, включая портовые операции.

Совет Европы разработал Конвенцию о защите физических лиц при автоматизированной обработке персональных данных (Конвенция 108+) [4], которая служит важным международным инструментом в сфере защиты данных. Несмотря на отсутствие специфики для морской отрасли, ее положения применимы к обработке персональных сведений в контексте портовых операций.

Хотя данная конвенция не специфична для морской отрасли, ее положения применимы к обработке персональных данных в рамках портовых операций.

На национальном уровне правовое регулирование цифровизации портовых процессов и обеспечения кибербезопасности существенно различается в разных странах. Рассмотрим примеры некоторых государств, достигших значительного прогресса в этой области.

В Российской Федерации ключевым нормативным актом в сфере обеспечения кибербезопасности является Федеральный закон «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» от 26.07.2017 N 187-ФЗ [5]. Данный закон устанавливает основные принципы обеспечения безопасности критической информационной инфраструктуры, к которой относятся и информационные системы морских портов.

Важную роль в регулировании вопросов цифровизации портовых процессов играет Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 N 261-ФЗ [6]. В 2023 году в данный закон были внесены изменения, направленные на создание правовой основы для внедрения электронного документооборота в морских портах и использования цифровых технологий при осуществлении портовых операций.

В Европейском Союзе ключевым нормативным актом в области кибербезопасности является Директива (ЕС) 2016/1148 о мерах по обеспечению высокого общего уровня безопасности сетевых и информационных систем в Союзе (Директива NIS) [7]. Данная директива устанавливает обязательства для операторов основных услуг, к которым относятся и морские порты, по обеспечению безопасности их сетевых и информационных систем.

В США вопросы кибербезопасности морских портов регулируются рядом нормативных актов, включая Закон о безопасности морского транспорта 2002 года (Maritime Transportation Security Act, MTSA) [8] и Национальную стратегию морской безопасности [9]. В 2023 году Береговая охрана США выпустила обновленное Руководство по кибербезопасности для морских объектов [10], которое предоставляет детальные рекомендации по обеспечению кибербезопасности в морских портах.

Обеспечение безопасности критической информационной инфраструктуры (КИИ) морских портов является одной из ключевых задач в контексте цифровизации портовых процессов. К КИИ портов могут быть отнесены системы управления движением судов, автоматизированные системы обработки грузов, системы контроля доступа и видеонаблюдения, а также информационные системы, обеспечивающие взаимодействие с государственными органами и участниками внешнеэкономической деятельности.

В Российской Федерации правовой режим защиты КИИ установлен Федеральным законом N 187-ФЗ [5]. Согласно данному закону, субъекты КИИ обязаны:

- провести категорирование объектов КИИ;
- обеспечить безопасность значимых объектов КИИ в соответствии с требованиями, установленными федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности;
- незамедлительно информировать о компьютерных инцидентах федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в области обеспечения безопасности КИИ.

В развитие положений закона N 187-ФЗ был принят ряд подзаконных актов, в том числе Приказ ФСТЭК России от 25.12.2017 N 239 «Об утверждении Требований по обеспечению безопасности значимых объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» [11]. Данный приказ устанавливает конкретные организационные и технические меры, которые должны быть реализованы для защиты значимых объектов КИИ.

В Европейском Союзе защита критической инфраструктуры, включая информационную инфраструктуру портов, регулируется Директивой Совета 2008/114/ЕС об идентификации и обозначении европейских критических инфраструктур и оценке необходимости улучшения их защиты [12]. Данная директива устанавливает процедуру идентификации и обозначения европейских критических инфраструктур, а также общий подход к оценке необходимости улучшения их защиты.

В США защита критической инфраструктуры портов осуществляется в рамках Национальной программы защиты инфраструктуры [13]. Данная программа предусматривает применение риск-ориентированного подхода к защите критической инфраструктуры и ключевых ресурсов, включая морские порты.

Внедрение автоматизированных систем управления (АСУ) является одним из ключевых аспектов цифровизации портовых процессов. АСУ позволяют оптимизировать различные аспекты портовых операций, включая управление движением судов, планирование и контроль грузовых операций, управление складскими процессами и т.д. Однако использование АСУ также создает новые риски, связанные с возможностью несанкционированного доступа и вмешательства в их работу.

Федеральный закон N 187-ФЗ [5] классифицирует как объекты КИИ информационные системы и автоматизированные системы управления технологическими процессами, функционирующие в транспортном секторе.

Ключевую роль в регламентации вопросов безопасности АСУ играет Приказ ФСТЭК России от 14.03.2014 N 31 [14]. Этот нормативный акт устанавливает конкретные требования к защите информации в автоматизированных системах управления, что применимо и к системам, обеспечивающим портовые операции.

В Европейском Союзе аспекты безопасности АСУ в контексте портовых операций регулируются в рамках общего законодательства о кибербезопасности, в частности, Директивы NIS [7]. Этот документ налагает на операторов ключевых услуг обязательства по внедрению адекватных и пропорциональных технических и организационных мер для управления рисками, связанными с безопасностью сетевых и информационных систем, используемых в их деятельности.

В США безопасность АСУ в морских портах регулируется в рамках общего законодательства о морской безопасности, в частности, Закона о безопасности морского транспорта (MTSA) [8]. В развитие положений MTSA Береговая охрана США выпустила ряд нормативных актов и руководств, в том числе упомянутое выше Руководство по кибербезопасности для морских объектов [10], которое содержит рекомендации по обеспечению безопасности АСУ в портах.

Цифровизация портовых процессов неизбежно связана с обработкой большого объема персональных данных различных категорий субъектов: сотрудников порта, членов экипажей судов, пассажиров, представителей грузоотправителей и грузополучателей и т.д. Обеспечение защиты этих данных является важной правовой задачей.

В Российской Федерации основным нормативным актом в сфере защиты персональных данных является Федеральный закон «О персональных данных» от 27.07.2006 N 152-ФЗ [15]. Данный закон устанавливает общие принципы и требования к обработке персональных данных, которые должны соблюдаться и при цифровизации портовых процессов.

В 2023 году в закон N 152-ФЗ были внесены поправки, направленные на укрепление прав субъектов персональных данных и ужесточение ответственности операторов за нарушения в области обработки персональных данных. В частности, были введены новые требования к форме и содержанию согласия на обработку персональных данных, а также установлены дополнительные обязанности операторов по обеспечению безопасности персональных данных при их обработке.

В Европейском Союзе ключевым нормативным актом в области защиты персональных данных является Общий регламент по защите данных (GDPR) [16]. GDPR устанавливает высокие стандарты защиты персональных данных и предусматривает значительные штрафы за их нарушение. Хотя GDPR не содержит специфических положений, касающихся портовых операций, его требования в полной мере применимы к обработке персональных данных в рамках цифровизации портовых процессов.

В США защита персональных данных регулируется рядом отраслевых законов, а также законами отдельных штатов. На федеральном уровне важную роль играет Закон о конфиденциальности 1974 года [17], который устанавливает общие принципы обращения с персональными данными федеральными агентствами. В контексте портовых операций также применимы положения Закона о безопасности морского транспорта (MTSA) [8], касающиеся защиты чувствительной информации о безопасности.

Технология блокчейн рассматривается как перспективное решение для повышения прозрачности и эффективности портовых операций, особенно в сфере управления цепочками поставок и документооборота. Однако использование блокчейна в портовых процессах поднимает ряд правовых вопросов, требующих регулирования.

В Российской Федерации правовая база для использования технологии блокчейн была создана с принятием Федерального закона «О цифровых финансовых активах, цифровой

валюте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 31.07.2020 N 259-ФЗ [18]. Хотя данный закон в первую очередь регулирует вопросы, связанные с криптовалютами и токенизацией активов, его положения о распределенных реестрах могут быть применимы и к использованию блокчейна в портовых операциях.

В Европейском Союзе отсутствует специальное законодательство, регулирующее использование блокчейна в портовых операциях. Однако в 2024 году планируется вступление в силу Регламента о рынках криптоактивов (MiCA) [19], который может создать определенную правовую базу для использования блокчейн-технологий в различных секторах экономики, включая морские перевозки.

В США правовое регулирование использования блокчейна в портовых операциях находится на начальном этапе. Однако уже есть примеры успешного внедрения блокчейн-решений в портовые процессы, например, проект TradeLens, разработанный совместно IBM и Maersk [20]. Правовые аспекты таких проектов регулируются в основном на уровне договорных отношений между участниками.

Развитие технологий автономного судовождения и дистанционного управления судами создает новые вызовы для обеспечения кибербезопасности портовых операций. Правовое регулирование в этой области находится на стадии формирования.

На международном уровне важным шагом стало принятие Международной морской организацией (ИМО) в 2023 году Временного руководства по испытаниям морских автономных надводных судов (МАНС) [21]. Данный документ, хотя и носит рекомендательный характер, закладывает основу для разработки обязательных международных норм в области безопасности МАНС, включая вопросы кибербезопасности.

В Российской Федерации правовая основа для эксплуатации автономных судов формируется в рамках экспериментального проекта по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации, проводимого согласно постановлению Правительства РФ от 5 декабря 2020 г. № 2031 [22]. В ходе этого эксперимента разрабатываются и тестируются требования к кибербезопасности автономных судов и систем их удаленного управления.

В Европейском Союзе вопросы кибербезопасности автономных судов рассматриваются в контексте общей стратегии развития автономного судоходства. Европейское агентство по морской безопасности (EMSA) в 2023 году выпустило руководство по кибербезопасности для морского сектора [23], которое содержит рекомендации по обеспечению кибербезопасности автономных и дистанционно управляемых судов.

В США вопросы кибербезопасности автономных судов находятся в фокусе внимания Береговой охраны. В 2024 году ожидается выпуск обновленной версии Руководства по кибербезопасности для морских объектов [10], которая будет включать специальный раздел, посвященный кибербезопасности автономных и дистанционно управляемых судов.

Цифровизация портовых процессов открывает новые возможности для повышения эффективности и безопасности морских перевозок, но одновременно создает новые риски в сфере кибербезопасности и защиты данных. Существующая правовая база, как на международном, так и на национальном уровне, создает определенную основу для регулирования этих вопросов, но требует дальнейшего развития и конкретизации.

Ключевыми направлениями совершенствования правового регулирования в данной сфере представляются:

- разработка и принятие специализированной международной конвенции по кибербезопасности в морской отрасли, которая бы установила обязательные минимальные стандарты кибербезопасности для портов и судов;
- гармонизация национальных законодательств в области кибербезопасности морских портов и защиты данных, что позволит обеспечить единый уровень защиты во всех звеньях международных морских перевозок;
- разработка правовых механизмов для эффективного международного сотрудничества в области расследования киберинцидентов в морской отрасли;
- совершенствование правовой базы для использования новых технологий в портовых операциях, включая искусственный интеллект, интернет вещей и блокчейн;
- развитие правовых механизмов сертификации и стандартизации в области кибербезопасности морских портов и судов.

Решение этих задач потребует тесного сотрудничества между государствами, международными организациями, представителями морской индустрии и сектора информационных технологий. Только комплексный подход позволит создать эффективную правовую базу для обеспечения кибербезопасности и защиты данных в условиях цифровизации портовых процессов.

Пристатейный библиографический список.

1. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (дата обращения: 30.08.2024).
2. Резолюция MSC.428(98) Международной морской организации «Управление киберрисками в системах управления безопасностью» [Электронный ресурс]. URL: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/Resolution%20MSC.428\(98\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/Resolution%20MSC.428(98).pdf) (дата обращения: 30.08.2024).
3. Циркуляр MSC-FAL.1/Circ.3 «Руководство по управлению киберрисками в морской отрасли» [Электронный ресурс]. URL: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3%20-%20Guidelines%20On%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20\(Secretariat\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3%20-%20Guidelines%20On%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20(Secretariat).pdf) (дата обращения: 30.08.2024).
4. Конвенция о защите физических лиц при автоматизированной обработке персональных данных (Конвенция 108+) [Электронный ресурс]. URL: <https://rm.coe.int/16808ade9d> (дата обращения: 30.08.2024).
5. Федеральный закон «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» от 26.07.2017 N 187-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_220885/ (дата обращения: 30.08.2024).
6. Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 N 261-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72390/ (дата обращения: 30.08.2024).
7. Директива (ЕС) 2016/1148 о мерах по обеспечению высокого общего уровня безопасности сетевых и информационных систем в Союзе [Электронный ресурс]. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2016.194.01.0001.01.ENG (дата обращения: 30.08.2024).
8. Maritime Transportation Security Act of 2002 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.congress.gov/bill/107th-congress/senate-bill/1214> (дата обращения: 30.08.2024).
9. National Maritime Cybersecurity Plan [Электронный ресурс]. URL: <https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/NMCP-Dec-2020-508.pdf> (дата обращения: 30.08.2024).
10. United States Coast Guard Cybersecurity Framework Implementation Guidance [Электронный ресурс]. URL: <https://www.dco.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Prevention-Policy-CG-5P/Inspections-Compliance-CG-5PC-/Office-of-Port-Facility-Compliance/Domestic-Ports-Division/cybersecurity/> (дата обращения: 30.08.2024).
11. Приказ ФСТЭК России от 25.12.2017 N 239 «Об утверждении Требований по обеспечению безопасности значимых объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: <https://fstec.ru/component/attachments/download/1830> (дата обращения: 30.08.2024).
12. Директива Совета 2008/114/ЕС об идентификации и обозначении европейских критических инфраструктур и оценке необходимости улучшения их защиты [Электронный ресурс]. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0114> (дата обращения: 30.08.2024).
13. National Infrastructure Protection Plan [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cisa.gov/national-infrastructure-protection-plan> (дата обращения: 30.08.2024).
14. Приказ ФСТЭК России от 14.03.2014 N 31 «Об утверждении Требований к обеспечению защиты информации в автоматизированных системах управления производственными и технологическими процессами на критически важных объектах, потенциально опасных объектах, а также объектах, представляющих повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей природной среды» [Электронный ресурс]. URL: <https://fstec.ru/component/attachments/download/718> (дата обращения: 30.08.2024).
15. Федеральный закон «О персональных данных» от 27.07.2006 N 152-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_61801/ (дата обращения: 30.08.2024).
16. Общий регламент по защите данных (GDPR) [Электронный ресурс]. URL: <https://gdpr-info.eu/> (дата обращения: 30.08.2024).
17. Privacy Act of 1974 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.justice.gov/opcl/privacy-act-1974> (дата обращения: 30.08.2024).
18. Федеральный закон «О цифровых финансовых активах, цифровой валюте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 31.07.2020 N 259-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_358753/ (дата обращения: 30.08.2024).
19. Regulation on Markets in Crypto-assets (MiCA) [Электронный ресурс]. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020PC0593> (дата обращения: 30.08.2024).
20. TradeLens: Digitizing Global Supply Chains [Электронный ресурс]. URL: <https://www.tradelens.com/> (дата обращения: 30.08.2024).
21. Interim Guidelines for MASS Trials [Электронный ресурс]. URL: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx> (дата обращения: 30.08.2024).

22. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2020 г. № 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/all/131348/> (дата обращения: 30.08.2024).
23. EMSA Guidance on Cyber Security for the Maritime Sector [Электронный ресурс]. URL: <http://www.emsa.europa.eu/publications/technical-reports-studies-and-plans/item/3586-guidance-on-cyber-security-for-the-maritime-sector.html> (дата обращения: 30.08.2024).

