ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 347.79

Бурханов Сергей Борисович,
кандидат экономических наук, доцент,
директор Мореходного института,
Дальневосточный государственный технический
рыбохозяйственный университет (Владивосток),
почетный работник рыбного хозяйства России

Бурцева Евгения Валерьевна,
Морской государственный университет
имени адмирала Г. И. Невельского

Горбунов Виталий Юрьевич,
Морской государственный университет
имени адмирала Г. И. Невельского

Бутакова Надежда Александровна,
доктор юридических наук,
заведующая кафедрой государственного
и международного права Санкт-Петербургского
государственного морского технического университета

Максимов Александр Борисович,
кандидат технических наук, доцент,
Керченский государственный морской технологический университет

Гадеев Александр Васильевич,
доктор философских наук, профессор,
Керченский государственный морской технологический университет

Подолян Диана Александровна,
Институт водного транспорта имени Г. Я. Седова
(филиал Государственного морского университета
имени адмирала Ф. Ф. Ушакова),
член Международной ассоциации морского права

Супонина Екатерина Павловна,
Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С. О. Макарова

Скаридов Александр Станиславович,
доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой международного и морского права
Государственного университета морского и речного флота
имени адмирала С. О. Макарова

Хотько Ольга Александровна,
кандидат юридических наук, доцент,
Белорусский государственный университет

Обзор Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы морского и речного права в современных геополитических условиях» (Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, 18 октября 2023 года)

Аннотация. В Российском университете транспорта состоялась первая международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы морского и речного права в современных геополитических условиях». Мероприятие объединило более 120 участников — от Заполярья до Владивостока, в числе которых: руководители морской и речной транспортной отрасли, ученые и ведущие специалисты по международному морскому праву, а также представители отраслевых учебных заведений и международные эксперты из Минска, Греции, Туниса и др. В ходе дискуссии присутствующие обсудили актуальные вопросы международного морского и речного права, а именно практические аспекты работы морской отрасли и проблемы ее правового регулирования; подробно остановились на проблеме автономного судоходства в российской правовой системе; рассказали участникам о применении цифровых технологий на морском и речном транспорте. Особый интерес участников вызвала дискуссия о правовой защите национальных интересов России в Арктике, развитии Северного морского пути, роли России в борьбе с международным морским пиратством, а также правовом положении капитана судна, его полномочиях, функциях и ответственности. В завершении участники конференции отметили тесную связь правовой науки с практикой, активную позицию кафедры «Морское право и международное право» Юридического института РУТ (МИИТ) в подготовке специалистов для морской и речной транспортной отрасли.

Ключевые слова: морское право; автономное судоходство; страхование грузов.

Sergey B. Burkhanov,
Candidate of Economic Sciences, associate professor,
head of the Maritime Institute,
Far Eastern State Technical Fisheries University (FESTFU) (Vladivostok),
honorary worker of fisheries of Russia

Evgeniya V. Burtseva,
Maritime State University named after admiral G.I. Nevelskoy

Vitaly Yu. Gorbunov,
Maritime State University named after admiral G.I. Nevelskoy

Nadezhda Al. Butakova,
Doctor of Law,
head of the department of state and international law,
St. Petersburg State Maritime Technical University

Aleksandr B. Maksimov,
Candidate of Technical Sciences, associate professor,
Kerch State Maritime Technological University

Aleksandr V. Gadeev,
Doctor of Philosophical Sciences, professor,
Kerch State Maritime Technological University

Diana Al. Podolyan,
Sedov Water Transport Institute — the branch
of the Admiral Ushakov State Maritime University,
Member of the International Association of Maritime Law

Ekaterina P. Suponina,
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

Aleksandr S. Skaridov,
Doctor of Law, professor,
head of the department of international and maritime law,
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

Olga Al. Khot'ko,
Candidate of Law, associate professor,
Belarus State University

Review of the International Conference “Urgent Issues of the Maritime and Inland Water Law in the Current Geopolitical Conditions” (Russian University of Transport (MIIT), Moscow, October 18, 2023)

Abstract. The first international research and practical conference “Urgent Issues of the Maritime and Inland Water Law in the Current Geopolitical Conditions” took place at the Russian University of Transport. The event brought together more than 120 participants from the Arctic to Vladivostok, including managers of the maritime and river transport industry, scientists, and leading specialists in international maritime law, as well as representatives of industry educational institutions and international experts from Minsk, Greece, Tunisia, etc. During the discussion, the participants discussed topical issues of international maritime and river law, namely the practical aspects of the work of the maritime industry and the problems of its legal regulation; dwelt in detail on the problem of autonomous shipping in the Russian legal system; told participants about the use of digital technologies in sea and river transport. Interest of the participants was risen by the discussion on the legal protection of Russia’s national interests in the Arctic, the development of the Northern Sea Route, Russia’s role in the fight against international maritime piracy, as well as the legal status of the ship’s captain, his powers, functions, and responsibilities. In conclusion, the conference participants noted the close connection between legal science and practice, the active position of the Department of Maritime Law and International Law of the Law Institute of RUT (MIIT) in training specialists for the maritime and river transport industry.

Keywords: maritime law; autonomous shipping; cargo insurance.

Бурханов С. Б.

Электронный коносамент — цифровая альтернатива будущего

Судоходная отрасль в настоящее время сосредоточена на переходе от традиционного бумажного коносамента к электронной форме этого документа.

Коносамент представляет собой передачу права собственности на товары от продавца к покупателю и служит юридическим подтверждением заключения договора перевозки. Он функционирует как квитанция об отгрузке и юридический документ, который дает владельцу право требовать товары, описанные в бумажной форме коносамента

[https://container-news.com/the-digital-era-of-shipping-wavebls-blockchain-based-solution-for-the-legal-and-sustainable-transition-to-ebls/].

Использование электронных коносаментов резко возросло во время пандемии COVID-19, когда люди внезапно застряли дома и неохотно прикасались к бумаге [https://www.bimco.org/insights-and-information/general-information/20221228-ebl].

Внедрение электронных коносаментов в России находится в стадии пилотного тестирования, их применение в ближайшем будущем очевидно наступит. Однако точная дата полного внедрения электронных коносаментов может зависеть от множества факторов, включая законодательные изменения, технические и организационные аспекты.

Объектом исследования является информация о статусе внедрения электронных коносаментов за рубежом и в России.

Применение электронного коносамента (или электронного транспортного документа) в России стало актуальным в последние годы и связано с цифровизацией логистических и торговых процессов. Однако есть ряд вопросов, на которые необходимо обратить внимание при внедрении данного инновационного решения. Результаты данной работы могут быть применимыми для выработки концептуальных решений при преодолении проблем практического внедрения электронных коносаментов в России.

Сформированные результаты в данной области исследования, позволяют выявить проблемы и классифицировать больший спектр аспектов, препятствующих внедрению электронных коносаментов в России, и в конечном итоге исследование дополнит понимание для дальнейшей цифровизации логистических и торговых процессов.

Мировая торговля по-прежнему в значительной степени зависит от бумажных носителей информации. Основными рисками, связанными с их использованием, являются мошенничество, канцелярские ошибки и длительное время передачи и обработки.

Чтобы ответить на вопрос, может ли электронный коносамент стать полноценной заменой бумажному коносаменту, Т. Ивашкова обращает внимание на функции, которые выполняет коносамент во внешней торговле и торговом финансировании, — это:

— расписка в получении груза на борт судна;

— доказательство заключения договора морской перевозки;

— товарораспорядительный документ [https://www.bimco.org/insights-and-information/general-information/20221228-ebl].

Многочисленные исследования говорят о том, что если первые две функции легко выполняются документом, переведенным в электронный формат, то возможность выполнения электронным коносаментом функции товарораспорядительного документа вызывает ряд вопросов как технического, так и юридического характера.

Исследованиями установлено, что менее 2% мировой морской торговли осуществляется по электронным коносаментам. Одним из выявленных препятствий для более широкого принятия электронного коносамента является то, что в настоящее время невозможно перенести его с одной утвержденной платформы на другуюиз-за отсутствия функциональной совместимости. Это особая проблема для банков, финансирующих торговлю, желающих перейти от бумажных векселей к электронным счетам, поскольку это требует обучения персонала использованию нескольких платформ, несмотря на очень низкий объем электронных банкнот [https://www.bimco.org/ships-ports-and-voyage-planning/maritime-digitalisation/ebl].

По состоянию на май 2023 г. существовало девять систем электронного коносамента, которые были одобрены клубами — членами Международной группы клубов P&I. Одобрение означает, что они рассмотрели условия использования для каждой из этих систем и заявили, что выдача электронных коносаментов с использованием этих систем не нанесет ущерба страховому покрытию по правилам P&I клуба [https://www.bimco.org/insights-and-information/general-information/20230512-ebl-start, свободный].

Майк Шулер заявляет, что отказ от передачи физических бумажных коносаментов может сэкономить 6,5 млрд долл. США на прямых расходах и обеспечить ежегодный рост мировой торговли на 30—40 млрд долл. США, одновременно трансформируя качество обслуживания клиентов и повышая устойчивость в морском секторе [https://gcaptain.com/major-ocean-carriers-commit-to-100-electronic-bills-of-lading-by-2030/].

Обобщая основные точки зрения авторов статей, можно заключить, что электронные коносаменты, предлагаемые многими перевозчиками и экспедиторами, представляют собой частичное решение. Как правило, электронные коносаменты специфичны для конкретной страны, конкретного вида груза и конкретного маршрута перевозки. Распространение электронного коносамента на всю торговую цепочку весьма затруднительно. Как и бумажный коносамент, электронный вариант должен иметь только одного держателя в любой момент времени. Такой элемент сингулярности может быть обеспечен исключительно сводом правовых норм, применением международной стандартизированной формы электронного коносамента и внедрением единой информационной среды использования платформы обмена сообщениями и базами данных реестра прав собственности.

Итак, электронные коносаменты могут быть частью более обширной инициативы по цифровой трансформации в морской логистике и снабжении, упрощая процессы и уменьшая затраты на обработку бумажной документации. Однако внедрение электронных коносаментов может также вызвать некоторые юридические и регуляторные вопросы, связанные с признанием их законной силы в различных странах.

Использование электронных коносаментов российскими компаниями, к сожалению, ограничивается редкими случаями, при этом поставка товаров осуществляется за пределами Российской Федерации.

Для полноценного применения данного инструмента нашей стране придется решить ряд проблем и отреагировать на вызовы при внедрении данного инновационного решения, среди которых:

1) юридические аспекты: внедрение электронного коносамента требует изменений в российском законодательстве, а также принятия нормативных актов, которые бы регулировали использование электронных документов в сфере транспорта и логистики;

2) безопасность: электронные документы, включая электронные коносаменты, подвержены риску хакерских атак и фальсификации. Поэтому важно обеспечить высокий уровень безопасности электронных транспортных документов;

3) адаптация отрасли: чтобы успешно перейти на электронные коносаменты, необходимо, чтобы все участники логистической цепи, такие как перевозчики, таможенные службы, банки и даже государственные органы, адаптировали свои процессы и электронные платформы под новую систему;

4) техническая инфраструктура: для использования электронных коносаментов требуется современная цифровая инфраструктура и доступ к интернету в удаленных районах, что может быть вызовом в крупной и географически разрозненной стране, такой как Россия;

5) обучение и общественное принятие: внедрение новых технологий и процессов часто требует обучения и привыкания участников рынка к ним. Также важно убедить участников в безопасности и надежности электронных коносаментов;

6) финансовые вопросы: внедрение новых систем может потребовать дополнительных инвестиций в IT-инфраструктуру и оборудование, что может быть непосильным для небольших компаний;

7) согласование между странами: если речь идет о международной торговле, то необходимо обеспечить согласованность электронных документов и их признание между разными странами, что может потребовать международных соглашений;

8) страхование грузов: при использовании электронного коносамента страхование во многом аналогично страхованию в случае использования бумажного коносамента, но есть некоторые особенности, связанные с цифровой формой документа. Несколько важных вопросов, которые могут возникнуть при страховании грузов с использованием электронного коносамента:

а) авторитетность электронного коносамента: первым шагом при страховании груза с использованием электронного коносамента является проверка авторитетности и легитимности цифрового документа. Это может включать в себя убеждение в том, что электронный коносамент

выдан компетентным лицом и что он соответствует международным и национальным нормативам;

б) покрытие страхования: нужно решить, какие риски будут покрываться страхованием груза. Это могут быть риски, связанные с потерей или повреждением груза во время транспортировки, утратой коносамента и другие возможные ситуации;

в) информация о грузе: при оформлении страхового полиса потребуется предоставить детальную информацию о грузе, включая его характеристики, стоимость и другие факторы, которые могут повлиять на расчет страховой премии;

г) доступность данных: переход на электронные коносаменты может сделать доступ к данным о грузе и его перемещении более удобным. Страхователь может иметь доступ к информации о местоположении и состоянии груза в реальном времени, что может повлиять на процедуры страхования и расследование убытков;

д) кибербезопасность: с увеличением использования цифровых документов становится важным обеспечить безопасность электронных данных. Важно защитить информацию о страховании и грузе от несанкционированного доступа и атак, чтобы предотвратить потенциальные угрозы для страхового покрытия;

е) легальные аспекты: в разных странах и регионах могут действовать различные законы и нормативы, касающиеся электронных коносаментов и их признания. Поэтому важно учесть легальные аспекты при страховании грузов с использованием электронных коносаментов. Электронный коносамент, как и любой другой электронный документ, может быть обеспечен безопасностью и подлинностью при соблюдении определенных мер предосторожности и использовании соответствующих технологий.

Есть несколько способов, чтобы убедиться, что электронный коносамент безопасен и подлинный:

1) аутентификация и авторизация: необходимо убедиться, что система, используемая для электронного коносамента, имеет надежные методы аутентификации и авторизации пользователей. Это может включать в себя многофакторную аутентификацию (например, пароль и биометрия), цифровые подписи или другие проверки подлинности;

2) цифровая подпись — может быть создана с использованием криптографии и является электронным аналогом обычной подписи;

3) защита от подделок: следует использовать технологии, которые делают подделку электронного коносамента сложной задачей. Это может включать в себя защиту от копирования, шифрование данных и другие средства безопасности;

4) выбор надежных платформ и провайдеров электронных коносаментов. На первом месте репутация провайдера, его технические меры безопасности и опыт работы на рынке;

5) проверка через доверенные источники: это может быть специальная система для проверки подлинности электронных коносаментов или официальный реестр коносаментов;

6) обучение сотрудников навыкам узнавать признаки поддельных или несанкционированных документов. Это может помочь предотвратить возможные попытки мошенничества;

7) консультация с экспертами в области электронных документов и безопасности, чтобы получить рекомендации по обеспечению безопасности электронных коносаментов;

Соблюдение данных мер поможет убедиться в том, что электронный коносамент является безопасным и подлинным.

Разработчики *PHP* (*Personal Home Page Tools* — Инструменты для создания персональных веб-страниц) могут сыграть важную роль в создании платформы для электронных коносаментов. Одним из значительных преимуществ *PHP* является поддержка широкого круга баз данных.

Цифровые платформы представляют собой сложные информационные системы, обеспечивающие выполнение функций взаимосвязи между участниками рынков, открытые для использования клиентами и партнерами, разработчиками приложений, поставщиками услуг и агентами [https://edunur.ru/finansy/chto-takoe-czifrovaya-ekonomika-svoimi-slovami]. Важно учесть специфические потребности и требования для платформы электронных коносаментов и разработать решение, которое будет соответствовать этим требованиям.

Хотя переход на цифровую форму электронного коносамента кажется логичным, судоходной отрасли потребовалось несколько лет, чтобы протестировать, доверять и полностью принять использование электронного коносамента из-за юридических и технических проблем. Однако наступила цифровая эра судоходства, и переход на электронный коносамент уже начался. Индустрия морских перевозок взяла на себя обязательство полностью перейти на цифровые технологии к 2030 г. В целом, электронные коносаменты набирают все большую популярность, и их более широкое внедрение теперь кажется вопросом времени и способа [https://container-news.com/the-digital-era-of-shipping-wavebls-blockchain-based-solution-for-the-legal-and-sustainable-transition-to-ebls/].

Все существующие сегодня иностранные системы электронного коносамента неприменимы в российском правовом поле. Проблемы могут быть решены с участием Правительства, бизнеса и специалистов в области логистики и информационных технологий. Электронные коносаменты имеют потенциал улучшить эффективность и безопасность логистических операций, но их внедрение требует усилий и времени.

Вместе с тем российские разработчики уже приложили усилия, и сегодня центр компетенций НТИ «Центр технологий распределенных реестров СПбГУ» совместно со специалистами компании «МАС-внештранс»

разработали платформу электронного коносамента для морского экспорта. Система готова к полноценному тестированию и будет распространяться в виде годовой лицензии [https://www.cnews.ru/news/line/2023-10-04_dva_chasa_vmesto_pyati_dnej?ysclid = lno37xszwu682270127].

Бурцева Е. В., Горбунов В. Ю.

К вопросу о репатриации моряков

В самом широком смысле репатриация представляет собой возвращение в страну гражданства, постоянного проживания или происхождения лиц, оказавшихся в силу различных обстоятельств на территории другого государства.

Что касается конкретно репатриации моряков, то данное понятие раскрывается в морских конвенциях Международной организации труда, Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ), а также в учебниках по морскому праву. Конвенция МОТ № 166 о репатриации моряков 1987 г. предусматривает право моряка на репатриацию, в том числе право выбора пункта репатриации. Правило 2.5 Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г. предоставляет морякам право на возращение домой без каких-либо затрат с их стороны. Тем самым обязывает судовладельца иметь финансовые гарантии для обеспечения репатриации членам экипажа, а КТМ РФ также предусматривает обязанность страховать в том числе расходы на репатриацию (п. 2 ст. 60).

В стандарте А. 2.5 Конвенции о труде в морском судоходстве указано, что моряк имеет право на репатриацию по своей инициативе по обоснованным причинам, причем каждое государство обеспечивает разработку соответствующих положений в своем национальном законодательстве. Аналогичные положения содержатся и в КТМ РФ.

Для того чтобы разобраться в проблемах репатриации моряков, мы обратились к судебной практике, а также к материалам, размещенным на сайте Российского профессионального союза моряков

Анализ судебной практики показал, что есть два вида дел по вопросам репатриации моряков.

Первый, когда моряки подают в суд на судовые компании в связи с неисполнением последними обязанностей по репатриации, обозначенных в международных конвенциях и в ст. 58 КТМ РФ. При отсутствии обстоятельств нарушений дисциплины моряками и их инициативы в досрочном расторжении контракта суды принимают сторону моряков в соответствии с положениями конвенций и КТМ РФ.

Так, Советский районный суд г. Владивостока Приморского края удовлетворил иск Приморского транспортного прокурора в интересах моряка в связи с невыполнением ООО «Транспортная судоходная компания» обязанности по репатриации моряка из морского порта Пусан к месту репатриации (г. Владивосток). С этим моряком в аэропорту г. Пусана произошел несчастный случай, который потребовал экстренной госпитализации и лечения. Данный несчастный случай квалифицировался как связанный с производством, так как суд определил время несчастного случая как рабочее, а нахождение моряка в аэропорту г. Пусан — действиями работника в интересах работодателя.

В силу требований ч. 4 ст. 58 КТМ РФ расходы на репатриацию несет судовладелец (в данном случае ООО «Транспортная судоходная компания»). Расходы на репатриацию включают в себя в том числе лечение члена экипажа судна, если это необходимо, до тех пор, пока член экипажа судна по состоянию здоровья не будет годен для переезда к месту репатриации. Надо заметить, что компания не оплачивала лечение моряка, но счет корейской больницей и не предъявлялся. Суд возложил обязанность на ООО «Транспортная судоходная компания» обеспечить надлежащую (путем воздушной перевозки в присутствии специалистов-реаниматологов) репатриацию моряка из г. Пусан в г. Владивосток Приморского края [решение № 2-1752/2019 2-1752/2019~М-1359/2019 М-1359/2019 от 14 июня 2019 г. по делу № 2-1752/2019]. Если инициатива досрочного расторжения исходит от моряка, и нет вышеописанных в ст. 58 КТМ РФ обстоятельств, суды принимают решения в пользу судоходных компаний [решение № 2-2972/2019 2-328/2020 2-328/2020(2-2972/2019;)~М-2467/2019 М-2467/2019 от 29 мая 2020 г. по делу № 2-2972/2019].

Второй вид дел, когда компании предъявляют иски морякам о возмещении ущерба, если репатриация произошла по их инициативе в связи с обстоятельствами, не указанными в международных конвенциях и КТМ РФ. Такие иски также обычно бывают удовлетворены.

Так, Октябрьский районный суд г. Мурманска решил взыскать с ответчика Петрова А. О. в пользу ОАО «Мурманское морское пароходство» материальный ущерб, причиненный обязательной репатриацией. Моряк аргументировал свою обязательную репатриацию предстоящей свадьбой, но он об этом не предупреждал заранее, а свадьба не входит в число обязательных причин для досрочной репатриации за счет судовладельца. Таким образом, суд посчитал, что Петров А. О. не уведомил заранее работодателя об обстоятельствах, которые помешают ему доработать до окончания контракта (т.е. о свадьбе), что нарушало условия трудового договора и коллективного договора. В связи с репатриацией Петрова компания понесла расходы, подтвержденные документально, которые подлежат взысканию [решение № 2-3364/2018 2-3364/2018 ~ М-2694/2018 М-2694/2018 от 3 июля 2018 г. по делу № 2-3364/2018].

Также был удовлетворен иск ОАО «Мурманское морское пароходство» к Морозовой Е. Е. о взыскании ущерба с работника в связи с тем, что общество понесло расходы за репатриацию Морозовой Е. Е. и расходы на организацию ее смены. От Морозовой Е. Е. поступало заявление о списании ее с судна и предоставлении ей замены в ближайшем порту захода, в связи с болезнью матери. Эта причина также не является основанием для репатриации за счет работодателя [решение № 2-2830/2017 от 16 июня 2017 г. по делу № 2-2830/2017].

Надо заметить, что ситуации репатриации по причине прекращения трудового договора по инициативе моряка некоторыми юристами обсуждаются как спорные. Например, Я. Е. Бразовская считает, что судовладельцы могут возмещать свои расходы только при наличии виновных действий моряка, а не ввиду исходящей от него инициативы прерывания контракта, так как согласно Трудовому кодексу Российской Федерации расторжение трудового договора по собственной инициативе является правом работника [Бразовская, Я. Е. Противоречивость судебной практики по спорам о возмещении расходов за репатриацию моряков / Я. Е Бразовская // Океанский менеджмент. — 2022. — № 4. — С. 10—14]. Мы согласны с тем, что данный вопрос требует дополнительного обсуждения и уточнения в законодательстве, хотя, как уже было упомянуто выше, в КТМ РФ обозначены причины, которые считаются основаниями для репатриации за счет судовладельца. Собственно, дела о взыскании ущерба при подобных обстоятельствах, т.е. по причинам, не указанным в ст. 58 КТМ РФ, всегда решаются судами в пользу работодателя.

Что касается места репатриации, оно не является предметом судебных разбирательств, так как об этом прописано в КТМ РФ.

Репатриация моряка именно до места его жительства возможна, если об этом прописано в его контракте, либо в коллективном договоре. Как правило, судоходные компании покупают билеты морякам до аэропорта, ближайшего к его месту жительства. В некоторых коллективных договорах прописано, что судовладелец обязуется за свой счет отправить российского моряка только до двух городов России — Москвы или Санкт-Петербурга. Дальше — за свой счет [http://www.sur.ru/ru/news/lent/2023-06-13/chto_nado_znat_o_repatriacii__22423/].

Таким образом, вопросы доставления моряка непосредственно до его места жительства отдаются на откуп доброй воле работодателя. Мы предлагаем закрепить в КТМ РФ положение, обязывающее работодателя обеспечить доставление моряка именно до дома (при его желании), что уровняет права моряков из центральных городов и моряков из «глубинки», так как добраться из Москвы, к примеру, в г. Дальнегорск Приморского края весьма затратно.

Повышение уровня правовой защищенности моряков через Российское законодательство необходимо, особенно учитывая международную ситуацию и реалии сегодняшней жизни. Так, 8 сентября 2023 г.

Генеральная прокуратура РФ признала Международную федерацию транспортников (МФТ) нежелательной организацией, что, несомненно, повлечет последствия для российских моряков, значительная часть которых работает на судах, на которые распространяются коллективные договоры, одобренные МФТ. Данная организация ежегодно рассматривает случаи, когда судовладелец не выплатил заработную плату, либо не обеспечил репатриацию. МФТ принимала деятельное участие в репатриации в том числе российских моряков в сложных ситуациях.

Правовая защищенность моряков — вопрос большой степени важности, как в связи с международной обстановкой, так и в связи с наличием некоторых пробелов в российском законодательстве в сфере защиты трудовых прав моряков. Так, в Трудовом кодексе РФ нет отдельной главы, посвященной труду моряков. В КТМ РФ данному вопросу также уделено недостаточно внимания, по нашему мнению. Те статьи, которые в данном Кодексе имеются, например ст. 58 о репатриации, нуждаются в уточнении и дополнении.

В связи с вышеописанным в целях повышения правовой защищенности моряков нами вносится следующая законотворческая инициатива: внести в п. 2 ст. 58 КТМ РФ изменения, дополнив его словами «либо до его места жительства». Читать данный пункт следующим образом: «Репатриация по желанию члена экипажа судна осуществляется в государство, в котором он проживает, в порт, в котором он был принят на работу на судно или который указан в коллективном договоре, либо в любой другой пункт, указанный при найме члена экипажа судна, либо до его места жительства».

Бутакова Н. А.

Международно-правовое регулирование спасания на море

С юридической точки зрения спасательные работы играют очень важную роль в морской отрасли. Начиная с XV в. морские суда тонули, садились на мель или иным образом подвергались какому-либо бедствию. Международное морское право, регулирующее спасательные работы, имеет свои юридические тонкости.

Подводные работы с затонувшими кораблями чрезвычайно опасны, и найти опытных специалистов, готовых обследовать останки в поисках ценных предметов, может оказаться непростой задачей. Большинство судовладельцев имеют ограниченную команду, которая может справиться со спасательной деятельностью. Но при крушении крупных судов привлечение большего числа людей становится неизбежным. В такой ситуации лицам, которые спасают судно и его имущество, должно быть назначено достаточное вознаграждение.

Еще одна причина, по которой морское спасание является очень сложной операцией, осуществляемой немногими избранными, заключается в чрезвычайно сложных юридических тонкостях и связанных с ними последствиях. Это делает крайне необходимым четкое понимание юридических терминов, концепций и последствий, связанных со спасанием.

Рассмотрим шесть факторов, которые необходимо знать при спасании на море. Знание этих юридических тонкостей важно для того, чтобы убедиться, что при найме кого-либо для проведения спасательных работ оговорены все необходимые аспекты. Эти знания также полезны лицам, осуществляющим спасательные операции, чтобы они были осведомлены об опасностях, процедурах и вознаграждении, которых следует ожидать при проведении операций по спасению терпящих бедствие судов.

Все юридические моменты соответствуют последнему изданию руководства Международной морской организации (ИМО) по поиску и спасанию на море. Они подпадают под действие статей Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года и соответствуют современным нормам в области спасания.

1. Спасательные работы на море не ограничиваются единой обобщенной системой и во многом зависят от типа судна, терпящего бедствие, и его местоположения. Например, имеют свои особенности спасательные работы, проводимые на континентальном шельфе, или связанные с поднятием судна офшорного флота [суда офшорного флота — это суда специального назначения обеспечивающие такие отрасли, как нефтегазовая индустрия (разведка месторождений, бурение скважин, установка стационарных платформ, создание подводной инфраструктуры, прокладка трубопроводов, обеспечение нефтяных и газовых платформ), ветроэнергетика (установка и обслуживание ветрогенераторов), дноуглубительные операции, прокладка и ремонт кабелей и многое другое]. Определенной сложностью обладают спасательные работы в любом открытом водоеме, не окруженном береговой линией, и простирающемся за пределы территориальных вод. Возможно, потребуется осуществить спасательные операции в отношении судна, затонувшего или поврежденного вблизи порта или гавани. Затонувшее судно может заблокировать порт на длительный период времени, что приведет к экономическим потерям и скоплению судов. Здесь время имеет решающее значение, и необходимо позаботиться о том, чтобы не повредить портовые сооружения при спасении судна. Однако спасательные операции вблизи берега проще и легче, чем утилизация в открытом море, поскольку спасательное оборудование доступно благодаря близости к суше и близлежащим верфям.

Таким образом, в зависимости от местоположения терпящего бедствие судна придется применять различные методы и стратегии спасания,

чтобы судно можно было спасти в максимальной степени и с минимальными затратами для владельца.

2. Владельцы терпящего бедствие судна и груза могут потребовать спасти только определенные части судна, но не все судно целиком.

Основной причиной путаницы, затяжных судебных разбирательств и финансовых потерь для сторон, участвующих в спасении, является то, что условия спасания четко не сформулированы и не понятны всем заинтересованным сторонам. Как правило, это сводится к явному недопониманию, подлежит ли спасению все судно целиком, либо лишь его часть/груз. Главный спорный вопрос касается того объема имущества и оборудования, которые должны быть спасены в соответствии с договором. Поэтому для обеих сторон важно убедиться в том, что ожидания четко сформулированы до начала спасательной операции.

В большинстве случаев все судно придется спасать, чтобы предотвратить загрязнение окружающей среды или если затонувшее судно представляет потенциальную опасность для судов, проходящих через регион крушения. При этом, оценив возможности подъема и буксировки потерпевшего крушение судна, может быть принято решение спасти только определенные, имеющее важное значение предметы. Сюда входят контейнеры и другие единицы грузов, оборудование на борту судна или морские установки и т.д.

3. Существуют очень конкретные условия, установленные для определения действий, которые считаются спасательными.

Спасение может иметь широкое значение в зависимости от контекста. Эта двусмысленность может привести к разногласиям или юридическим проблемам после осуществления спасательных операций. Простое возвращение части имущества владельцу судна не является актом спасения. Спасатели, чтобы иметь право на вознаграждение, должны придерживаться определенных правил. Аналогичным образом судовладельцы также должны быть осведомлены об условиях спасения, чтобы их не заставляли выплачивать ненужные премии.

Правилами, по которым такая оказанная услуга должна рассматриваться как акт спасения на море, являются следующие:

a) спасенное имущество включает в себя: судно, груз на борту или подлежащий оплате фрахт. Ответственность за утилизацию влечет за собой принятие мер по защите окружающей среды от ущерба;

b) упомянутому имуществу должна угрожать реальная опасность, но не обязательно абсолютная или немедленная;

c) услуги спасателя должны быть добровольными, т.е. они не должны действовать в соответствии с предыдущими контрактами или обязательствами. Здесь не должно быть никаких интересов самосохранения;

d) должен быть достигнут определенный уровень успеха, в противном случае по закону спасатель не имеет права на вознаграждение (в отрасли

это называется «Нет спасения — нет вознаграждения»).

4. Существуют конкретные условия, определяющие размер вознаграждения по договору о спасании, присуждаемого спасателю.

Наряду с договорами, гарантирующими выплаты спасателю по завершении успешной спасательной операции, существует несколько условий, определяющих размер вознаграждения, на которое можно рассчитывать. Эти условия включают, но не ограничиваются следующим:

a) степень успешности спасательных работ;

b) степень потенциальной опасности, с которой сталкивается спасатель;

c) оценка стоимости спасенного имущества;

d) соблюдение предложенных сроков завершения работ по спасению [Butakova N. A., Ivanova T. N. Salvage at Sea: International Law Problems // Scientific and technical revolution: yesterday, today and tomorrow. Springer Nature Switzerland AG. 2020. Volume 129. P. 1020].

5. В последнее время еще одним фактором, определяющим размер вознаграждения, является то, были ли предприняты разумные усилия для предотвращения ущерба окружающей среде.

Спасательные операции не обязательно бывают успешными из-за целого ряда факторов. Если будет установлено, что при соблюдении условий договора была проведена спасательная операция, но судно все же затонуло, спасателю может быть предоставлено небольшое вознаграждение по усмотрению судовладельца. В таких случаях остальная часть затонувшего или севшего на мель судна может представлять серьезную экологическую опасность, особенно в случае сухогрузов и танкеров, перевозящих загрязняющие вещества, такие как сырая нефть, сжиженный газ, уголь и другие опасные вещества. И когда спасатель прилагает усилия для предотвращения экологических опасностей в меру своих возможностей, определенных независимым арбитром, ему предоставляется специальное вознаграждение за заботу об окружающей среде.

Такие вознаграждения не являются распространенными, но недавно были введены для обеспечения того, чтобы предпринимались все усилия по сохранению окружающей среды. Однако судовладелец не обязан выплачивать такое вознаграждение, и все зависит от ряда других факторов. В случае возникновения коллизии решение обычно принимается соответствующим судом по морскому праву. Некоторые правительства самостоятельно выплачивают вознаграждение за ликвидацию последствий экологических катастроф.

6. Спасательные работы могут включать военно-морскую помощь, но не распространяются на иностранные военные корабли и подводные лодки.

В море терпят бедствие все виды судов, начиная от небольших рыбацких лодок и заканчивая крупными танкерами и пассажирскими судами. Часто они могут находиться вблизи территориальных вод другой

страны и оказаться без помощи какого-либо другого судна, находящегося поблизости. В таких случаях военно-морские суда обязаны оказывать помощь в спасательных операциях, чтобы предотвратить возможные потери. В их обязанности входит оказание помощи пострадавшему судну, экипажу и пассажирам, при этом их действия могут охватывать дальнейшие спасательные операции, которые не могут быть безопасно проведены гражданскими спасателями.

Право на спасение — это юридическая концепция, которая позволяет физическому или юридическому лицу, успешно спасшему судно, получить вознаграждение за свои усилия. Риск и трудности — постоянные спутники, но награда за спасение на море огромна. Спасатели претендуют на компенсацию за свои усилия, часто в процентах от стоимости имущества, которое они спасают. Спасатели получают не только материальную выгоду, но и честь защищать жизни и имущество на море, обеспечивая безопасный проход судов и грузов по всему миру.

По сути, спасение на море — это борьба с опасностью — игра с высокими ставками, балансирующая между риском и вознаграждением, требующая опыта, специализированного оборудования и готовности противостоять неизвестному. Для тех, кто достаточно смел, чтобы принять вызов, морское спасение предлагает полезный и значимый путь.

Максимов А. Б.

Учет остаточного ресурса металла корпуса судна при страховании

При страховании судна главная задача — как можно точнее определить степень износа корпуса. В настоящее время степень износа определяется исходя из срока и характера эксплуатации судна. Такой подход к определению степени износа основан на многолетних статистических данных. Однако такой подход может увеличить или уменьшить оцениваемый износ по сравнению с реальным состоянием металла корпуса.

В процессе эксплуатации судна корпус подвергается многочисленным напряжениям колебательного характера. Это волнения моря, особенно во время штормов, погрузка и выгрузка грузов. Многочисленные периодически действующие напряжения на металл в пределах упругой деформации в процессе эксплуатации вызывают в нем усталость. Усталость металла обусловлена возникновением необратимых несовершенств кристаллической структуры. Количество несовершенств или повреждаемости определяет остаточный ресурс металла. Для объективного контроля остаточного ресурса металла необходимо

проведение микроструктурных исследований и определение механических свойств. Разрушающие методы исследования, состоящие в том, что из разных мест корпуса вырезаются образцы для исследования, в данном случае не годятся. Определение остаточного ресурса металла целесообразно проводить, применяя неразрушающие методы исследований. Одним из наиболее эффективных неразрушающих методов исследования структуры металла является коэрцитиметрический метод.

Суть метода состоит в том, что в заданных местах корпуса судна измеряют коэрцитивную силу металла. Коэрцитивная сила — это магнитная характеристика стали, которая однозначно связана с ее механическими свойствами и возникшими в процессе усталости структурными несовершенствами. Предварительно на образце, изготовленном из такой же стали как корпус судна, проводится испытания на растяжение до наибольшего значения относительного равномерного удлинения с параллельным измерением коэрцитивной силы. По полученным данным строится зависимость коэрцитивной силы от деформации в соответствии с методикой, изложенной в работе [Maksimov A. B., Erokhina I. S. Nondestructive Method for Determining the Lifetime of Carbon and Low-Alloy Streets// Inograne Materials. Appide Research. 2022. Volume 13. No 4. P. 914—918], по которой определяется остаточный ресурс металла. Разработанный метод определения остаточного ресурса металла при страховании корпуса судна представлен в работе [Максимов А. Б., Гадеев А. В. Остаточный ресурс — главный фактор риска при страховании судна // Материалы Научно-практической конференции ФГБОУ ВО КГМТУ «Морские технологии: проблемы и решения». Керчь, 2023, С. 271—277].

По предложенному методу в заранее установленных местах внутренней стороны корпуса судна измеряется коэрцитивная сила и сравниваются их значения со значениями на тарировочном графике. Из результатов работы [Максимов А. Б., Ерохина И. С. Неразрушающий метод определения ресурса углеродистых и низколегированных сталей // Материаловедение. 2021. № 9. С. 19—24] следует, что если коэрцитивная сила металла корпуса судна соответствует менее 0,2—0,3 степени повреждаемости, то образованные дефекты имеют обратимый характер. То есть сами аннигилируют в процессе эксплуатации судна. Это безлопастный режим эксплуатации корпуса судна. При коэрцитивной силе, соответствующей от 0,3 до 0,6 степени повреждаемости, образуемые дефекты необратимые. Это свидетельствует, что образование дефектов носит необратимый характер, т.е. происходит накопление дефектов. На следующей стадии при коэрцитивной силе более 0,7—0,8 возможно разрушение конструкции по усталостному механизму, т.е. хрупко. В этом случае при эксплуатации конструкции возможно внезапное разрушение. Эксплуатация стальной конструкции при этих значениях коэрцитивной силы запрещается.

Применение коэрцитиметрии для определения остаточного ресурса металла регламентировано следующими государственными нормативными документами:

— ГОСТ Р 55680-2013. Национальный стандарт Российской Федерации. Контроль неразрушающий. Феррозондовый метод;

— ГОСТ 30415-96. Сталь. Неразрушающий контроль механических свойств и микроструктуры металлопродукции магнитным методом;

— ГОСТ Р ИСО 24497-1-2009. Контроль неразрушающий. Метод магнитной памяти металла. Часть 1. Термины и определения.

Приборная база для измерения коэрцитивной силы в настоящее время довольно разнообразная. Имеются как стационарные приборы, так и портативные (рис. 1, 2). Вот некоторые из них.

1. Коэрцитиметр КИФМ-1Н. Разработчик и изготовитель — Институт физики металлов Академии наук России, г. Екатеринбург. Прибор позволяет контролировать прочностные и пластические свойства стальных изделий, конструкций и определять марку стали, остаточный ресурс стали, характер напряженно-деформированного состояния конструкции. Масса измерительного блока — 2 кг.

2. Структуроскоп КРМ-Ц-К2М (рис. 1). Разработчик и изготовитель — МНПО «Спектр». Номер госреестра средств измерения допущенных к использованию 34083-07. Прибор позволяет контролировать прочностные и пластические свойства стальных изделий, конструкций и определять марку стали, остаточный ресурс стали, характер напряженно-деформированного состояния конструкции. Масса измерительного блока — 2 кг, масса преобразователя — 1,7 кг, режим питания — автономный (аккумулятор) и от сети 220В. Прибор может работать в лабораторных и цеховых условиях.

3. Структуроскоп МС-10. Разработчик и изготовитель — МНПО «Спектр». Является новой модификацией прибора КРМ-Ц с повышенной точностью измерения коэрцитивной силы. Номер госреестра средств измерения 42989-09. Цена коэрцитиметра в комплекте зависит от марки прибора и составляет 120—250 тыс. руб.

Рис. 1. **Коэрцитиметр КРМ-Ц-К2М**

Рис. 2. **Портативный импульсный коэрцитиметр КИМ-2М**

Разработанная методика определения остаточного ресурса стали корпуса судна при страховании позволяет объективно оценить износ корпуса и минимизировать страховые риски.

Подолян Д. А.

Возможные меры государственной поддержки судоходства в условиях санкционной политики западных стран

Сформировавшееся в настоящее время политическое давление на Россию, которое отмечено в п. 20 Морской доктрины Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512, — беспрецедентные по своему масштабу противоречащие международному правопорядку санкции западных стран в отношении российского флота, а также флота, используемого в целях перевозки грузов российского происхождения, нацелены нанести непоправимый урон морской отрасли России. При этом последствия санкций отражаются не только на российских судовладельцах и грузовладельцах / производителях. Санкции разрушают сложившиеся международные рынки и баланс мирового товарооборота в целом.

С точки зрения правовой природы и сущности санкций следует отметить, что односторонние санкции нужно рассматривать именно в свете бесконтрольного применения экономических механизмов на международной арене с позиции силы.

Западные правоведы, как известно, оправдывают применение санкций по отношению к России как реакцию на «агрессию нашего государства». Но при этом даже они отмечают один из парадоксов дискреционных санкций, который заключается в том, что какими бы значительными ни

были последствия этих санкций, ни международное право, ни принцип верховенства права не служат для них ограничением [http://hdl.handle.net/20.500.13051/3296].

В связи с чем возникают опасения, что порождаемая бесконтрольным и беспредельным принятием санкций политика давления может также распространиться на сферу международного правотворчества, что повлечет принятие международных актов, не учитывающих волю государства, находящегося под давлением западной коалиции [URL: http://mintrans.ru/].

В международном юридическом сообществе предлагаются следующие решения, которые включают в себя:

— установление принципов допустимости и соразмерности санкций и отличия от законов войны;

— верховенство принципа невмешательства во внутренние дела других государств;

— передачу полномочий по применению этих экономических рычагов в руки Совета Безопасности ООН [https://doi.org/10.1007/978-94-6265-051-0_1].

Но несмотря на отсутствие правовых оснований для принятия санкций западными странами, международными институтами ввиду сложившегося геополитического раскола не пресекается их применение.

При этом необоснованные санкции в отношении судов под флагом Российской Федерации и российских грузов влекут блокирование судозаходов в порты государств, принявших и/или поддерживающих санкции, отказ в страховании, принудительное исключение российского классификационного общества ФАУ «Российский морской регистр судоходства» из Международной ассоциации классификационных обществ [https://rs-class.org/news/general/mezhdunarodnoy-assotsiatsiey-klassifikatsionnykh-obshchestv-prinyato-nezakonnoe-reshenie-ob-isklyuch/], отказ в предоставлении гарантийного и сервисного обслуживания судового оборудования, навигационных услуг и т.д.

Ввиду постоянного введения новых ограничительных мер, служащих инструментом политического давления, государство вынуждено пересматривать и дополнять правовые механизмы в целях поддержки судоходной отрасли России. Так, в целях поддержки российского судостроения Правительством РФ приняты программы, включающие субсидирование целевых кредитных платежей, льготный лизинг [постановление Правительства РФ от 22 мая 2008 г. № 383], утилизационные гранты [постановление Правительства РФ от 27 апреля 2017 г. № 502].

Программа государственного субсидирования по кредитам и договорам лизинга, заключаемым судовладельцами на приобретение речных и морских судов отечественного производства, стартовала в 2009 г. и продлена до 2025 г. [постановление Правительства РФ от 3 августа 2023 г.

№ 1276], став одной из основных государственных мер поддержки строительства судов. В рамках программы государство компенсирует судоходным компаниям до 75% затрат на уплату процентов по кредиту или платежей по лизинговому договору на приобретение отечественного судна.

Кроме того, на федеральном уровне принимаются определенные контрмеры, в качестве реакции на западную политику.

Минтранс России в октябре—ноябре 2022 г. направило уведомления *RINA* и *Bureau Veritas* о разрыве отношений с иностранными классификационными обществами — за год до расторжения соответствующих соглашений с ними [см.: Соглашение о наделении классификационного общества «RINA Services S.p.A» полномочиями на классификацию и конвенционное освидетельствование судов, плавающих под государственным флагом Российской Федерации и подлежащих государственной регистрации в Российском международном реестре судов (заключено 6 марта 2020 г. № 10-38-02), Соглашение о наделении классификационного общества «Бюро Веритас Марин энд Оффшор – Международный регистр классификации судов и оффшорных установок» полномочиями на классификацию и освидетельствование судов, плавающих под государственным флагом Российской Федерации и подлежащих государственной регистрации в Российском международном реестре судов от 27 ноября 2018 г.]. Таким образом, суда, плавающие под Государственным флагом РФ и подлежащие государственной регистрации в Российском международном реестре судов (далее — РМРС) с ноября 2023 г. проходят освидетельствование и классификацию российским классификационным обществом.

В Государственной Думе рассматривается проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» [законопроект № 452647-8 о системе вывоза грузов в морских портах]. Согласно пояснительной записке законопроект подготовлен в целях исполнения подп. «в» п. 1 перечня поручений Президента РФ от 21 мая 2022 г. № Пр-866 и предусматривает создание регуляторного механизма, который позволит защитить интересы российских грузовладельцев и судовладельцев при возникновении внешних неблагоприятных условий, путем создания условий для приоритетного использования судов, плавающих под Государственным флагом РФ, для вывоза из морских портов РФ грузов, перечень которых будет устанавливать Правительство РФ.

В качестве экономических мер поддержки, по нашему мнению, следует рассмотреть сохранение налоговых льгот для судовладельцев судов, плавающих под Государственным флагом РФ и подлежащих государственной регистрации в РМРС, имеющих налоговые преференции до применения санкций. Речь идет о судовладельцах, для которых ввиду ограничений на судозаходы российских судов в иностранные порты

международная перевозка оказалась невозможной, вследствие чего судовладельцы, зарегистрировавшие в РМРС суда возрастом старше 15 лет, утратили налоговые льготы, предоставляемые налоговым законодательством РФ.

Для сохранения налоговых преференций судовладельцев необходимо внести соответствующие изменения в КТМ РФ в части корректировки критериев, позволяющих зарегистрировать суда в льготном реестре РМРС, и сохранить налоговые преференции независимо от осуществления международной перевозки. Кроме того, с учетом срока эксплуатации судна — 25 лет с момента постройки — увеличить возраст судов до указанного предела. Для увеличения общего тоннажа под Государственным флагом РФ исключить требование о месте постройки судов — Российской Федерации, выступающее критерием регистрации в РМРС.

В части уменьшения финансового бремени расходов судовладельцев, а также в части стимулирования/поощрения перехода судов на экологичные виды топлива, установки дополнительного очистного оборудования, по аналогии с другими юрисдикциями снизить государственные пошлины за регистрацию в судовых реестрах. [В апреле 2022 г. *IOMSR* снизило регистрационные сборы для судов, использующих экологически чистые технологии. Эта мера дает судовладельцам 15%-ную скидку на их ежегодную регистрацию. Сниженный сбор доступен для операторов грузовых судов, коммерческих яхт или пассажирских судов, которые инвестируют в биотопливо, альтернативные виды топлива, ветровые или береговые энергетические технологии // URL: https://www.iomshipregistry.com/news/2023/oct/iomsr-receives-safety4sea-award-for-sustainability/]

Ввиду введенных ограничений в международном страховании в отношении российских судов у российских судовладельцев существует проблема с достаточным страховым покрытием их ответственности и судов. Кроме того, ввиду решения Лондонского объединенного комитета по страхованию морских военных рисков о включении в список *Listed Areas* (куда относятся зоны вод военных рисков, рисков терроризма и пиратства) Черное и Азовское моря, эта проблема усугубилась. Большинство российских страховых компаний не в состоянии обеспечить страхование в указанных районах в соответствии с интересами судовладельцев и практикой морского страхования, существующей до санкционной политики запада. В этой ситуации необходима выработка механизма государственного участия в страховом покрытии. В особом регулировании нуждается страхование военных рисков и диверсии при судоходстве в Азовском и Черном морях по аналогии с разработанным механизмом в отношении автомобильного транспорта на территории новых субъектов РФ. Страховым организациям из федерального бюджета возмещаются страховые выплаты по случаям, которые наступили в результате диверсий или террористических актов на территории новых

субъектов, но только в отношении грузовых автомобильных транспортных средств и грузов первой необходимости. Программа готовилась с участием Банка России, Российской национальной перестраховочной компании и коммерческих страховщиков. Для железнодорожных и морских перевозок такого рода предложений нет.

Полагаем, в сложившейся политической ситуации необходима программа морского страхования, которая учитывает военные риски при перевозке грузов в указанных морских акваториях, аналогичная разработанной Правительством РФ в отношении автомобильных перевозок [постановление Правительства РФ от 12 июля 2023 г. № 1142].

Кроме того, возможно будет оправданным введением национальных временных изъятий для судов под Государственным флагом РФ в части конвенционных требований, не отвечающих в полной мере интересам национального судоходства. Имеются в виду требования к судовому топливу по содержанию серы, требования, установленные Международной конвенцией о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года, которые влекут необходимость дополнительной установки балластных очистных установок и т.п.

Предлагаемые шаги вполне объективно являются необходимой реакцией государства, направленной на защиту судовладельцев от последствий западных санкций. И наряду с пересмотром логистических маршрутов, поиском замещения основных поставщиков необходимого судового оборудования, страховых и навигационных услуг эти меры послужат минимально возможными мерами государственной поддержки судоходства в сложившейся политической обстановке.

Супонина Е. П., Скаридов А. С.

Правовые аспекты предотвращения загрязнения окружающей среды судами: перспективы и вызовы

Морской транспорт играет важную роль в мировой экономике, являясь надежным и эффективным средством транспортировки больших объемов товаров по всему миру. Но эта деятельность может оказывать негативное воздействие на окружающую среду, особенно на морскую. К ним относятся загрязнение, вызванное транспортировкой опасных и токсичных материалов, в том числе нефти, загрязнение воздуха, выбросы парниковых газов, чужеродные виды, шум и подкисление. Мировое сообщество предприняло ряд шагов для решения этих проблем, включая введение соответствующего законодательства.

Основными факторами, которые привели к разработке международного законодательства по защите морской среды, стали аварии танкеров, увеличение объемов перевозок нефти и рост размеров танкеров.

Одним из первых официальных документов по защите морской среды стало решение властей Нью-Йорка, принятое в 1921 г., о запрете сброса нефти в радиусе 25 миль.

Впервые вопрос о защите морской среды обсуждался на международном уровне в Америке на конференции в 1926 г., в которой приняли участие представители 13 стран, в том числе США и Японии, а также европейских государств. На этой конференции было предложено создать зону, запрещающую сброс нефти, но окончательного решения принято не было. Позже, в 1930-х гг., по инициативе Великобритании в рамках Лиги Наций было предложено создать зону, свободную от загрязнения, но решение так и не было принято.

Только в начале 1950-х гг., после Второй мировой войны, деятельность по борьбе с загрязнением моря была возобновлена. Это был период увеличения объемов перевозок нефти, и в 1954 г. британское правительство приняло решение об организации международной конференции, по итогам которой была принята Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью (широко известная как *OILOL*-54), которая вступила в действие 26 июля 1958 г. Она стала первой Конвенцией по данной проблеме. Согласно ей основными способами решения проблемы предотвращения загрязнения моря нефтью являются следующие:

1) выделение в пределах 50 миль от побережья районов, где запрещен сброс углеводородов и нефтепродуктов;

2) создание в портах сооружений для приема нефтяных остатков, сбрасываемых с судов.

Нарушение Конвенции является уголовным преступлением, которое наказывается по закону государства флага судна.

В Конвенцию вносились последующие поправки и обновления:

1) *OILPOL*-62 — ограничение на сброс нефтяных смесей в запретных районах;

2) *OILPOL*-69 — отмена зон запрета на сброс нефти и объявление всего открытого моря зоной запрета;

3) *OILPOL*-71 — принятие технических стандартов для строительства новых нефтяных танкеров.

В связи с этими изменениями катастрофа в Торри-Каньоне в 1967 г. показала необходимость внесения поправок в Конвенцию, чтобы сделать меры по борьбе с загрязнением моря более эффективными.

В связи с новыми инцидентами на танкерном флоте были разработаны требования для включения в МАРПОЛ-73:

1) Протокол 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. — СОЛАС-74;

2) Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. — МАРПОЛ-78.

На данный момент положения Конвенции распространяются на более чем 150 государств и охватывают около 99% мирового морского судоходства.

Одним словом, как бы ни развивался рынок морских грузоперевозок, защита морской среды и безопасность мореплавания должны быть первоочередными задачами при морских грузоперевозках.

Как показывает опыт мирового судоходства, строгое соблюдение положений Конвенции снижает количество инцидентов и, соответственно, риск негативных последствий для моря.

Защита морской среды — сложная задача, которая должна решаться на разных уровнях: от принятия и соблюдения международных конвенций до поведения экипажа каждого судна. Предотвращение загрязнения морских экосистем нефтью и нефтепродуктами требует использования современных технологических решений и разработки новых методов снижения риска аварий. В условиях развития современных морских транспортных систем для добычи и транспортировки углеводородов важно минимизировать негативное воздействие человеческой деятельности на водные экосистемы и риск экологических катастроф.

Что касается внедрения раздельного сбора отходов на борту судов и их первичной утилизации, то это может существенно снизить уровень загрязнения Мирового океана и обеспечить экологическую безопасность этой среды и ее рациональное использование, а также безопасную эксплуатацию судов.

Предложения по снижению загрязнения окружающей среды судами:

1) обязать использовать только экологически чистое топливо;
2) внедрить в суда систему впрыска топлива с электронным управлением рабочего процесса;
3) организация фаз топливоподачи и газораспределения;
4) использовать котлы, оснащенные специальными системами контроля температуры в различных частях механизма (полость котла, сажеобдувочная машина, огнетушитель);
5) все виды морского и внутреннего водного транспорта должны иметь технические средства для контроля качества выхлопных газов, выбрасываемых в атмосферу;
6) запретить использовать азотные вещества.

Если каждое судно будет выполнять предложенные пункты, то это существенно снизит загрязнение окружающей среды.

Хотько О. А.

Направления гармонизации законодательства государств — членов Евразийского экономического союза в сфере водного транспорта в контексте обеспечения экологической безопасности

В современных геополитических условиях на евразийском пространстве требуется внедрение новых принципиальных подходов правового регулирования, согласованных как в рамках различных отраслей права с учетом систематического освоения инноваций, так и в свете вызовов, с которыми сталкиваются государства — члены Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Значимым вопросом в данном контексте является разработка мер по реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики и определение направлений формирования общего рынка транспортных услуг. В юридической науке недостаточно обращается внимание на процессы правового обеспечения транспортной деятельности, в частности, эксплуатации водного транспорта в контексте его влияния на окружающую среду и состояние ее защищенности. Так, например, в ООН предлагается странам непосредственно «задуматься о развитии водного транспорта, который по сравнению с остальными, более выгоден экономически и более безопасен с экологический точки зрения» [https://news.un.org/ru/story/2020/04/1375412]. Поскольку более экологичные виды грузоперевозок положительно влияют на улучшение состояния окружающей среды, результативность таковых мероприятий в целом зависит также от перехода на отечественные цифровые решения, что справедливо подчеркивается в научных исследованиях. Кроме того, более широкое распространение водного, как речного, так и морского транспорта, обусловлено проводимой политикой в ЕАЭС, участниками которого выступают пять стран, на основе общих принципов и задач. Нашей целью является выявление способов гармонизации законодательства государств — членов ЕАЭС в сфере водного транспорта в контексте обеспечения экологической безопасности.

В первую очередь необходимо отметить, что анализ деятельности водного транспорта показывает наличие проблем, необходимых для законодательного решения путем уточнения норм права ЕАЭС. К таковым проблемам следует отнести негативное влияние на состояние защищенности окружающей среды, а именно загрязнение воздуха, загрязнение поверхностных вод, шум при использовании различных видов водного транспорта. Соответственно, в отношении данных объектов транспортной деятельности составляющими модернизации правового подхода выступают два основных принципа: 1) усиление

экологизации норм права ЕАЭС, касающихся водного транспорта, и создание единообразных норм права, ведущих к формированию единого правового пространства; 2) воплощение принципа рационального (устойчивого) использования природных ресурсов при строительстве объектов инфраструктуры при эксплуатации водного транспорта.

Во-вторых, важно определиться, что следует понимать под экологической безопасностью транспортной деятельности и под экологически безопасной деятельностью водного транспорта. Что касается последней, то таковая деятельность обладает следующими признаками: а) деятельность транспорта по водным путям, осуществляемая в соответствии с критериями экологической безопасности; б) закрепление требований к данной деятельности в экологическом и транспортном законодательстве. С нашей позиции, для обеспечения экологически безопасной деятельности водного транспорта к критериям, имеющим связь с устойчивым развитием государств — членов ЕАЭС, необходимо отнести такие, как установление «экологизированного» подхода, охватывающего соблюдение законодательно закрепленных экологических императивов, осуществление мероприятий по охране от загрязнения поверхностных водных объектов, использование наилучших доступных технических методов при перевозках, повышенные эколого-правовые требования к эксплуатации транспортной инфраструктуры, направленные на снижение загрязнения окружающей среды, выбросов в атмосферный воздух, а также сбросов сточных вод.

На начальном этапе предлагается в качестве главного инструмента реализации транспортной политики в ЕАЭС утвердить рекомендации по гармонизации законодательства государств — членов ЕАЭС в сфере правового регулирования экологической безопасности транспортной деятельности, что будет отвечать принципу экологичности и задаче снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду (ст. 86 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г.) и дальнейшему сближению законодательства государств-членов в сфере транспортной политики. Безусловно, механизм сближения норм, касающихся обеспечения экологической безопасности, в рамках создания общего рынка транспортных услуг должен носить принципиальный характер скоординированного и эффективного взаимодействия.

Анализируя Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике (Приложение № 24 к вышеуказанному Договору о Евразийском экономическом союзе), можно отметить, что в п. 15, 16 данного документа, посвященных водному транспорту, не содержится положений, учитывающих баланс экологических и экономических интересов при осуществлении перевозок, соответственно, не прослеживается развитие общих правил таковой транспортной политики, что можно считать пробелом правового регулирования. По нашему мнению, само понятие «единое транспортное пространство» также

следует совершенствовать в направлении реализации принципа экологичности, иначе зачем он закреплен среди принципов скоординированной (согласованной) транспортной политики.

Новые тренды, связанные с цифровизацией, формированием новых транспортных коридоров, продвижением климатической повестки уже включаются в аналитические доклады и обсуждаются в рамках научной деятельности. Однако вопросы правового уточнения экологических требований к деятельности водного транспорта и институционально-правового обеспечения в области обеспечения экологической безопасности все еще не представлены в правовых актах наднационального уровня. На этом основании заметим, что важнейшим критерием гармонизации законодательства государств — членов ЕАЭС следует считать соответствие экологической безопасности всей системе транспортной деятельности.

Таким образом, комплексный подход в рамках права ЕАЭС на наднациональном уровне поспособствует эффективному решению задач экологизации транспортного законодательства путем гармонизации норм государств-членов относительно транспортной деятельности, на что обращается внимание автором. Однако с учетом закрепления уровня выбросов к определенным видам двигателей транспортных средств в зависимости от экологического класса в отношении автомобильного транспорта (Приложение № 10 к Техническому регламенту «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/ 2011), утвержденному решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877), полагаем, следует определить основные направления гармонизации законодательства в данной области общественных отношений, которые будут затрагивать все виды транспорта. Так, необходимо принять меры по сближению норм права ЕАЭС и норм национального законодательства государств — членов ЕАЭС, закрепляющие эколого-правовые требования при эксплуатации водного транспорта. Кроме того, следует направить усилия на определение экономических стимулов по созданию субъектами в процессе данной деятельности наиболее эффективных мер по снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду. В разделе «Водный транспорт» Протокола о скоординированной (согласованной) транспортной политике закрепить правовые положения о снижении трансграничного загрязнения окружающей среды и об ответственности за нарушение экологических требований и причинение ущерба водным объектам, природным ресурсам и объектам транспортной инфраструктуры.

Реализация предложенных автором направлений гармонизации законодательства государств — членов ЕАЭС поспособствует выполнению требований экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в каждой стране на основании конкретизации

норм в нормативных правовых актах и в целом позволит реализовать комплексный подход правового обеспечения экологической безопасности в современных условиях укрепления межгосударственной интеграции.