

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

№ 1'2021

ПРАКТИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ

Зарегистрировано в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия. ПИ № ФС77-30079 от 8 ноября 2007 г. Издается 2 раза в полугодие.

Издательская группа «ЮРИСТ»

Учредитель:
Институт морского права,
Издательская группа «ЮРИСТ»

Журнал издается
в сотрудничестве
с юридическим факультетом
Ульяновского государственного
университета



Редакционный совет:

Ананьева А.А., к.ю.н., доцент;
Арсланов К.М., к.ю.н., доцент;
Бажина М.А., к.ю.н.;
Братановский С.Н., д.ю.н., профессор;
Елисеев Б.П., д.ю.н., д.т.н., профессор;
Карпеев О.В., к.ю.н., доцент;
Корякин В.М., д.ю.н., доцент;
Маковская А.А., к.ю.н.;
Медведев Е.В., к.ю.н., доцент;
Морозов С.Ю., д.ю.н., профессор;
Трофимов С.В., к.ю.н., доцент;
Франк С.О., к.т.н.;
Целуйко А.В., к.ю.н.

Выпускающий редактор номера:

Карпеев О.В., к.ю.н., доцент

Главный редактор ИГ «Юрист»:

Гриб В.В., заслуженный юрист РФ,
чл.-корр. РАО, д.ю.н., профессор

Заместители главного редактора ИГ «Юрист»:

Бабкин А.И., Белых В.С.,
Платонова О.Ф., Ренов Э.Н., Трунцевский Ю.В.

Научное редактирование и корректура:

Швечкова О.А., к.ю.н.

Адрес редакции / издателя:

115035, г. Москва,
Космодамианская наб., д. 26/55, стр. 7.
E-mail: avtor@lawinfo.ru
Тел./факс: (495) 953-91-08.
Плата с авторов за публикацию статей не взимается.

Журнал включен в базу данных Российского индекса
научного цитирования (РИНЦ) **eLIBRARY.RU**

Центр редакционной попки:

Тел./факс: (495) 617-18-88 (многоканальный).

Подписной индекс по агентствам:

Объединенный каталог. Пресса России — 91909.

Формат 60x90/8. Печать офсетная.

Физ. печ. л. 4,0. Усл. печ. л. 4,0.

Общий тираж 2500 экз.

Отпечатано в типографии

«Национальная полиграфическая группа».

Адрес типографии: 248031, г. Калуга, ул. Светлая, д. 2.

Тел.: (4842) 70-03-37.

Подписано в печать: 11.03.2021.

Дата выхода в свет: 18.03.2021.

ISSN 1812-3937

В НОМЕРЕ:

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Кокурина О.Ю., Снимщиков С.В.

К вопросу нормативного закрепления позитивной
юридической ответственности в сфере обеспечения
транспортной безопасности..... 3

Дроздова Е.А., Кочкина О.В. Зарубежный опыт
предупреждения сексуального насилия
в общественном транспорте Лондона..... 7

Колесниченко О.В. Сравнение специальных
систем возмещения вреда, причиненного здоровью
участников дорожного движения (на примере
Израиля и Франции): поиск оптимальной модели
правового регулирования 10

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

Карпеев О.В., Котов А.В. Правовая природа
договора об организации перевозок грузов
на автомобильном транспорте..... 14

Ульянов А.В. Об ответственности отправителя
за неисполнение заявки на железнодорожную
перевозку грузов 18

Маслов К.А., Беляков В.Г. К вопросу
правовой квалификации морских перевозок
в Антарктику..... 22

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО НА ТРАНСПОРТЕ

Ильин И.А., Москвичев А.Ю.

Особенности договора аренды транспортных
средств в Российской Федерации 25

Трофимов С.В. О некоторых проблемах
предпринимательства в сфере аэропортовой
деятельности..... 29

Журнал рекомендован Высшей аттестационной комиссией
при Министерстве науки и высшего образования
Российской Федерации для публикаций основных результатов
диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук.

Внимание!

Полная или частичная перепечатка авторских материалов
без письменного разрешения авторов статей или редакции
преследуется по закону.
Цена свободная

TRANSPORT LAW

No. 1'2021

PRACTICE AND INFORMATION JOURNAL

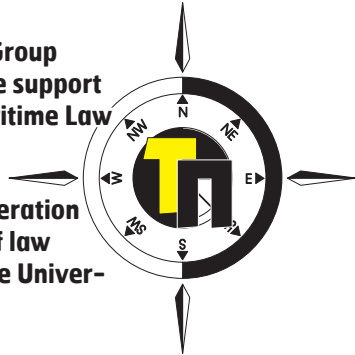
Registered at the Federal Service for the Monitoring in the Sphere of Mass Communications, Communication and Protection of Cultural Heritage. PI No FC77-30079 of November 8, 2007. Published quarterly.

Jurist Publishing Group

Founder:

Jurist Publishing Group
Published with the support
of Institute of Maritime Law

Published in cooperation
with the faculty of law
of Ulyanovsk State Univer-
sity



Editorial Board:

Anan'eva A.A., PhD (Law), Associate Professor;
Arslanov K.M., PhD (Law), Associate Professor;
Bazhina M.A., PhD (Law);
Bratanovskij S.N., LL.D., Professor;
Eliseev B.P., LL.D.,
Doctor of Technical Sciences, Professor;
Karpeev O.V., PhD (Law), Associate Professor;
Korjakin V.M., LL.D.,
Associate Professor;
Makovskaja A.A., PhD (Law);
Medvedev E.V., PhD (Law),
Associate Professor;
Morozov S.Yu., LL.D., Professor;
Trofimov S.V., PhD (Law),
Associate Professor;
Frank S.O., PhD (Technical Sciences);
Celujko A.V., PhD (Law)

Issue Editor:

Karpeev O.V., PhD (Law),
Associate Professor

Editor in Chief of Jurist Publishing Group:

Grib V.V., Honored lawyer of the RF, corresponding
member of the RAE, LL.D., Professor

Deputy Editors in Chief of Jurist Publishing Group:

Babkin A.I., Bely'kh V.S., Platonova O.F.,
Renov E.N., Truntsevskij Yu.V.

Scientific editing and proofreading:

Shvechkova O.A., PhD (Law)

Address Editorial / Publisher:

Bldg. 7, 26/55, Kosmodamianskaya Emb., 115035, Moscow

E-mail: avtor@lawinfo.ru

Tel./fax: (495) 953-91-08.

Authors shall not pay for publication of their articles.

The journal is included in the database

eLIBRARY.RU

Editorial Subscription Centre:

Tel./fax: (495) 617-18-88 (multichannel).

Subscription:

Unified Catalogue. Russian Press – 91909.

Size 60x90/8.

Offset printing. Printer's sheet 4,0.

Conventional printing sheet 4,0.

Circulation 2500 copies.

Printed by National Polygraphic Group Ltd.

Bldg. 2, street Svetlaya, 248031, Kaluga. Tel.: (4842) 70-03-37

Passed for printing: 11.03.2021.

Date of publication: 18.03.2021.

ISSN 1812-3937

IN THE ISSUE:

TRANSPORT SECURITY

Kokurina O.Yu., Snimschikov S.V.

On the Statutory Consolidation of Positive
Legal Liability in Transport Security Assurance 3

Drozдова E.A., Kochkina O.V. Foreign
Experience of Sexual Abuse Prevention
in London Public Transport..... 7

Kolesnichenko O.V. The Comparison
of Special Systems of Compensation for Harm
to Road Users' Health (on the Example of Israel
and France): Search for the Optimal
Legal Regulation Model..... 10

ARRANGEMENT OF TRANSPORTATION

Karpeev O.V., Kotov A.V. The Legal Nature
of an Automobile Cargo Transportation Agreement 14

Ulyanov A.V. On the Forwarder's Liability
for Failure to Fulfill a Railway Cargo
Transportation Request 18

Maslov K.A., Belyakov V.G. On the Legal Qualification
of Marine Transportation to the Antarctica..... 22

ENTREPRENEURSHIP IN TRANSPORT

Ilyin I.A., Moskvichev A.Yu.

Peculiarities of a Vehicle Rent Agreement
in the Russian Federation 25

Trofimov S.V. On Some Problems of Entrepreneurship
in the Sphere of Airport Operations 29

Recommended by the Supreme Attestation Commission
under the Ministry of Science and Higher Education
of the Russian Federation for publications
of results of doctoral theses.

Attention!

Complete or partial reproduction of authors' materials without
a written permission of authors of the articles or the editorial
staff shall be prosecuted in accordance with law.

Free market price

10. Принципы европейского договорного права (1999–2002) / перевод на русский язык А.Т. Амирова, Б.И. Пугинского. URL: http://continent-online.com/Document/?doc_id=30514349#pos=0;0 (дата обращения: 11.04.2020).
11. Принципы международных коммерческих договоров УНИДРУА 2010 / перевод с английского А.С. Комарова. Москва : Статут, 2013. 758 с.
12. Сарбаш С.В. Исполнение договорного обязательства / С.В. Сарбаш. Москва : Статут, 2005. 636 с.

DOI: 10.18572/1812-3937-2021-1-22-24

К вопросу правовой квалификации морских перевозок в Антарктику

МАСЛОВ КИРИЛЛ АНДРЕЕВИЧ,
адвокат, управляющий партнер адвокатского бюро Санкт-Петербурга «Инмарин»
mka@inmarin.ru

БЕЛЯКОВ ВЛАДИСЛАВ ГЕННАДЬЕВИЧ,
доцент Государственного университета морского
и речного флота имени адмирала С.О. Макарова,
ассоциированный партнер адвокатского бюро Санкт-Петербурга «Инмарин»,
кандидат юридических наук
bvg@inmarin.ru

В современных условиях, когда значение Антарктики приобретает все более важную роль в экономической деятельности государств, Россия объективно заинтересована в расширении и модернизации экспедиционной инфраструктуры в данном регионе. В условиях необходимости обеспечения соблюдения положений всех применимых требований и норм международного морского права авторами проведено исследование отдельных положений национального морского законодательства, в части, касающейся установления статуса морской перевозки из Большого порта Санкт-Петербург в Антарктиду с целью осуществления проекта строительства нового зимовочного комплекса антарктической станции «Восток». На основании проведенного исследования авторы приходят к выводу о необходимости разработки и установления легального единообразного толкования в национальном законодательстве дефиниций «международный рейс» и «каботаж», отсутствие которых допускает возможность вариативности количества разрешительных документов, требуемых для эксплуатации судна в полярном регионе, а следовательно, чревато нанесением серьезного ущерба нашим внешнеполитическим интересам, в том числе линии на сохранение и укрепление российского присутствия в Антарктике.

Ключевые слова: торговое мореплавание, судно, морская перевозка, каботаж, международный рейс, Антарктика.

On the Legal Qualification of Marine Transportation to the Antarctic

MASLOV KIRILL A.
Attorney, Managing Partner at the Inmarin Saint Petersburg Attorney Bureau

BELYAKOV VLADISLAV G.
Associate Professor of the Admiral Makarov State University
of Maritime and Inland Shipping
Associate Partner at the Inmarin Saint Petersburg Attorney Bureau, PhD (Law)

Russia is objectively interested in the expansion and modernization of the expeditionary infrastructure in the Antarctic in the present-day conditions when this region is taking an increasing role in the economic operations of states. In the circumstances requiring compliance with all applicable requirements and provisions of international maritime law, the authors have studied some provisions of national maritime law in the part concerning the establishment of the status of maritime transportation from the Big Port of Saint Petersburg to the Antarctic to implement the project of construction of a new wintering complex of the Vostok Antarctic station. Based on the carried out research, the authors conclude that there is a need to develop and introduce a legal unified interpretation of the “international voyage” and “cabotage” definitions in the national laws since the absence of such definitions allows variability of the number of permitting documents required for vessel exploitation in the polar region and thus can cause substantial damage to our foreign policy interests including the trend to maintain and consolidate the Russian presence in the Antarctic.

Keywords: merchant shipping, ship, overseas transport, cabotage, international voyage, Antarctica.

Проведение крупномасштабной научно-исследовательской деятельности Российской Федерации-

ей в Антарктике, осуществляемое в строгом соответствии с нормами и принципами международного

права, направлено прежде всего на реализацию национальных интересов Российской Федерации в стратегически важном районе Мирового океана.

Кроме того, необходимость проведения комплексных межведомственных исследований в данном регионе, в соответствии с положениями Стратегии развития деятельности Российской Федерации в Антарктике на период до 2020 г. и на более отдаленную перспективу (далее — Стратегия)¹, выступает одним из определяющих условий сохранения за Россией статуса Консультативной стороны Договора об Антарктике 1959 г.², а также основанием для участия в подготовке и принятии всех решений, касающихся управления этим регионом и реализации существующего там особого международно-правового режима.

В рамках реализации Стратегии, с целью обеспечения совершенствования экспедиционной инфраструктуры Российской антарктической экспедиции, руководство и контроль за деятельностью которой возложены на Федеральную службу по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, предусмотрено создание в краткосрочной перспективе нового зимовочного комплекса антарктической станции Восток³.

Принимая во внимание особый международно-правовой режим Антарктиды, транспортировка в антарктическую бухту Тала необходимого оборудования и объектов зимовочного комплекса антарктической станции Восток, выполненная единственным в мире контейнеровозом с ядерной энергетической установкой «Севморпуть»⁴, несомненно, потребовала безусловного соблюдения российской стороной всех применимых требований и норм международного морского права.

Однако, по нашему мнению, морская перевозка из Большого порта Санкт-Петербург в Антарктиду, с учетом отсутствия легального единообразного толкования отдельных положений национального морского законодательства, представляется неоднозначной относительно установления статуса данного рейса (в зависимости от национальности судна и государственной принадлежности порта назначения) и, как следствие, комплекта разрешительных документов, требуемых для эксплуатации контейнеровоза в полярном регионе и предусмотренных нормами национального и международного права.

Так, в соответствии с п. 2 ст. 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации⁵ (далее —

КТМ РФ), «...под каботажом понимаются перевозка грузов, пассажиров и их багажа и (или) буксировка...» не только «...во внутренних морских водах и (или) в территориальном море Российской Федерации без пересечения Государственной границы Российской Федерации...», но и с пересечением таковой, а также «...во внутренние морские воды и (или) в территориальное море Российской Федерации от искусственных островов, установок и сооружений, расположенных в исключительной экономической зоне Российской Федерации и (или) на континентальном шельфе Российской Федерации...» или обратно и между ними.

Представленное достаточно многоплановое определение понятия «каботаж», в частности согласно подп. 5 п. 2 ст. 4 КТМ РФ, позволяет сделать вывод об отнесении национальным законодателем к данному понятию деятельности судна, связанной с перевозкой грузов, пассажиров и их багажа и (или) буксировкой, предусматривающей возможность его нахождения не только во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации, но и в иных категориях морских пространств, расположенных за пределами государственной границы Российской Федерации.

В то же время под «международным рейсом», учитывая отсутствие легального толкования в национальном законодательстве, понимается, как правило, «...рейс, выполняемый из страны, к которой применяется настоящая Конвенция, в порт, находящийся за пределами такой страны, или наоборот» или «означает рейс судна, имеющего право плавать под флагом одного государства, в порт, на судовой верфи или удаленный от берега терминал, которые находятся под юрисдикцией другого государства, либо из них». Указанные дефиниции, аналогичные по своему содержанию, закреплены в подп. «d» правила 2 гл. I (Общие положения) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.,⁶ подп. 4 ст. 2 Международной конвенции о грузовой марке 1966 г.⁷, правиле 1.7 Приложения IV Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.,⁸ правиле 5.1.3 Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве⁹, а также в

¹ Распоряжение Правительства РФ от 30 октября 2010 г. № 1926-р «О Стратегии развития деятельности Российской Федерации в Антарктике на период до 2020 года и на более отдаленную перспективу» // СЗ РФ. 2010. № 45. Ст. 5914.

² Договор об Антарктике (подписан в г. Вашингтоне 01.12.1959) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXII. М., 1967. С. 233–239.

³ Распоряжение Правительства РФ от 14 августа 2019 г. № 1808-р «О создании нового зимовочного комплекса антарктической станции Восток» // СЗ РФ. 2019. № 33. Ст. 4861.

⁴ «Севморпуть» направляется к берегам Антарктиды. URL: <https://murmansk.bezformata.com/listnews/sevmorput-napravlyaetsya-k-beregam/87758407/>

⁵ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

⁶ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) (заключена в г. Лондоне 01.11.1974) // Бюллетень международных договоров. 2011 (приложение № 1, ч. 1). С. 3–211; Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru>

⁷ Заключительный акт Международной конференции о грузовой марке 1966 г. [рус., англ.] (вместе с «Международной конвенцией о грузовой марке 1966 года» (LL), «Правилами определения грузовых марок», «Зонами, районами и сезонными периодами», «Свидетельствами», «Рекомендациями») (подписан в г. Лондоне 05.04.1966) // Заключительный акт Конференции, Международная конвенция о грузовой марке 1966 г., подписанная в Лондоне 5 апреля 1966 г. и Рекомендации Конференции. М.: Международная конференция о грузовой марке, 1968. С. 4–143.

⁸ Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ/MARPOL) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru>

⁹ Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве с поправками (MLC) // Авторское право. Международная организация труда. Воспроизведение разрешено.

подп. 5 ст. 2 Международной конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 г.¹⁰ соответственно.

Следовательно, принимая во внимание, что, согласно положениям международного и национального законодательства, воды портов входят в состав внутренних морских вод (см., например, ст. 8 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.¹¹, п. 2 ст. 1 Федерального закона от 31 июля 1998 г. «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации»¹²), отнесение рейса к международному в общем случае возможно только в случае захода судна в порт иностранного государства, предусматривающего пересечение государственной границы иностранного государства и его последовательное нахождение в территориальном море (территориальном море и архипелаговых водах) и внутренних морских водах прибрежного государства, находящегося под его суверенитетом.

Вместе с тем анализ условий выполнения морской перевозки, предусматривающих отсутствие заходов судна в порты иностранных государств и его нахождения в период выполнения морской перевозки исключительно в открытом море — категории морского пространства с международным правовым режимом, а также отсутствие антарктических портов (в соответствии с определением понятия «порт», предусмотренного ч. 1 ст. 9 КТМ РФ) и международно-правовой режим Антарктики, установленный Договором об Антарктике 1959 г.¹³, позволяют сделать вывод об отнесении данной морской перевозки к каботажу.

Следует отметить, что прохождение судна в период рейса через исключительные экономические зоны прибрежных государств, представляющие собой категорию морского пространства, режим которой не может устанавливаться прибрежным государством по своему усмотрению, также обуславливает его нахождение в открытом море. Суверенитет прибрежного государства в соответствии со ст. 56 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. на исключительную экономическую зону не распространяется, определяя невозможность установления прибрежными государствами в своей исключительной экономической зоне (в период нахождения судна на переходе) дополнительных требований к судну, судовым системам и к эксплуатации, помимо тех, которые предписываются соответствующими,

обязательными к применению международными договорами (например, Конвенцией СОЛАС 1974 г., Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Конвенция МАРПОЛ)), в рамках осуществления юрисдикции в отношении защиты и сохранения морской среды от загрязнения.

В свою очередь, отнесение морской перевозки к категории международного рейса или каботажу определяет количество разрешительных документов, требуемых для эксплуатации судна в полярном регионе, в данном случае в соответствии с п. 2 правила 1 гл. XIV «Меры по безопасности для судов, эксплуатирующихся в полярных водах» Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., географическими координатами морского района Антарктики к югу от 60° ю. ш.

В частности, одним из важных правил Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс)¹⁴, является обязанность иметь на каждом судне в комплекте документов, к которому применяется настоящий Полярный кодекс, действительное «Свидетельство судна полярного плавания» (Polar Ship Certificate) (п. 1.3.1 ч. IА Полярного кодекса).

Однако, согласно п. 1 правила 2 гл. XIV «Меры по безопасности для судов, эксплуатирующихся в полярных водах» Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (далее — СОЛАС), Полярный кодекс применяется к судам, эксплуатирующимся в полярных водах и имеющим свидетельство в соответствии с гл. I СОЛАС, подп. «а» правила 1 которой предусмотрено, что «настоящие Правила... применяются только к судам, совершающим международные рейсы».

Следует также учитывать возможные характер и цель морского предприятия. В случае планируемой деятельности исключительно в рамках суверенных публичных функций судно в открытом море будет обладать иммунитетом от юрисдикции иностранных государств на всем протяжении маршрута перехода. Более того, согласно п. 4 ст. 2 гл. XIV Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., меры безопасности для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, не применяются к судам, принадлежащим договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым в настоящее время только для правительственной некоммерческой службы.

Таким образом, на основании проведенного анализа полагаем возможным сделать вывод о вариативности количества разрешительных документов, требуемых для эксплуатации судна, в данном случае в полярном регионе, в зависимости от определения отнесения морской перевозки к «международному рейсу» или «каботажу» вследствие необходимости совершенствования указанных дефиниций национального морского законодательства.

¹⁰ Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах (AFS 2001) (заключена в г. Лондоне 05.10.2001) // Бюллетень международных договоров. 2013. № 8. С. 64–84.

¹¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982). Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1984. С. 227–270.

¹² Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ (ред. от 16.12.2019) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» // СЗ РФ. 1998. № 31. Ст. 3833.

¹³ Договор об Антарктике (подписан в г. Вашингтоне 01.12.1959) // Ведомости ВС СССР. 1961. № 31.

¹⁴ Резолюция № MSC.385(94) Международной морской организации «Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс)» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 26.12.2017).