

**РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО****Бразовская Я.Е.***Доцент кафедры международного и морского права  
ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова***Яковлева К.А.***Выпускница ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова***ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКИ ОСОБО  
ОПАСНОГО ГРУЗА ПО ДОГОВОРУ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

**Аннотация:** Статья посвящена анализу норм права Российской Федерации и международного права, регулирующих коммерческие перевозки «опасного» и «особо опасного» груза морским транспортом. Авторами установлено, что в современном праве широко используется термин «особо опасный груз», однако, законодатель не раскрыл его понятийную сторону. В заключении авторами предложен способ устранения имеющегося пробела, посредством детерминации термина «особо опасный груз», что позволит исключить неточности и проблемы в толковании, а также в практической деятельности обеспечения безопасности.

**Ключевые слова:** морское право, договор морской перевозки груза, опасный груз, особо опасный груз, грузы повышенной опасности.

**THE SPECIFIC OF LEGAL REGULATION OF THE TRANSPORTATION OF  
ESPECIALLY DANGEROUS GOODS BY THE CONTRACT OF COMMERCIAL  
SHIPPING**

**Annotation:** This article analyzes the norms of Russian law and international law governing commercial shipping «dangerous goods» and «especially dangerous goods». The authors found that in new law the term «especially dangerous goods» is widely used however, the legislator didn't disclose its conceptual side. In conclusion, the authors proposed a way to eliminate the existing gap, by determining the term «especially dangerous goods», which will allow to eliminate inaccuracies and problems in interpretation, as well as in the practical activities of ensuring security.

**Keywords:** maritime law, commercial shipping, dangerous goods, especially dangerous goods, high hazard cargo.

Моря, океаны, иные водные пространства использовались человечеством ещё с древних времен для перемещения, как грузов, так и непосредственно людей. Морской транспорт является одной из главных составляющих международных перевозок, оказывающий значительную роль на стабилизацию внешнеторговых отношений и укрепления связей между государствами и развитии мировой экономики. Морские перевозки являются достаточно привлекательными ввиду своей экономической рентабельности, способности перевозить различные по своим характеристикам грузы, практически на любые расстояния<sup>1</sup>.

Конференция ООН по торговле и развитию - ЮНКТАД отражая события в мировой экономике и международной торговле в целом, отмечает, что международная морская торговля потеряла динамику объема морской торговли в 2019 г. Не смотря на значительный спад международной морской торговли в 2018 г., следует отметить, что развивающиеся страны неуклонно продолжают расширять свою торговую деятельность при помощи морского транспорта. Наиболее преуспевающим регионом в области международной морской торговли по состоянию на 2018 г. является Азия. Так, на долю азиатских морских государств в 2018 г. приходилось 61 % выгруженного груза и 41% погруженного груза. Рост торговли продолжает усиливаться на таких основных морских путях как Азия-Европа, Транстихоокеанский и Трансатлантический маршруты. Вначале 2019 г. грузоподъемность мирового флота составила 1,97 млрд. тонн дедвейта. В 2019 г. тройку лидеров по-прежнему составляют Греция, Япония и Китай. Сингапур и Гонконг опережают Германию, а США уступили свою прошлогоднюю, 8 позицию, Норвегии. Российская Федерация по-прежнему занимает 19 место по данному показателю (Приложение № 2 Статистические данные ЮНКТАД).

<sup>1</sup> В Приложение № 1 приведены статистические данные грузооборота по видам транспорта ФСГС.

Морская перевозка грузов – это вид морской транспортной услуги по перемещению товаров при сохранении их физико-химических свойств и массы в оговоренных пределах. Иными словами, морская перевозка грузов представляет собой взаимосвязанную деятельность, выполняемую при подготовке, осуществлении и завершении перемещения товаров морским транспортом[1].

Груз представляет собой предметы материального мира, т.е. объекты гражданского оборота, которые в соответствии с договором перевозки должны быть перемещены перевозчиком из одного места в другое. Для Российской Федерации большой вклад в грузооборот вносит перевозка нефти, так например перевозки по Северному морскому пути характеризуются увеличением объема перевозок опасных грузов - нефти, конденсата и СПГ. При этом широкомасштабная эксплуатация Северного морского пути создаст высокоплотное движение судов в достаточно узком водно-ледовом коридоре, что неизбежно приведет к существенному росту числа чрезвычайных ситуаций<sup>1</sup>. И в данном контексте важно рассмотрение особенностей правового регулирования перевозки опасного груза.

Перевозка опасных грузов на международном уровне регламентируется Международным морским кодексом по опасным грузам[2], который был принят в 1965 г. Межправительственной морской консультативной комиссией, которая в 1982 г. была переименована в Международную морскую организацию. Кодекс периодически претерпевает преобразования, гибко реагируя на изменения климата, потребности судоходства, а также развитие современных технологий в области судостроения.

Международный кодекс служит целям обеспечения безопасной транспортировки опасных грузов морем, защиты экипажей судов и предотвращения загрязнения морской среды. Основные положения кодекса базируются на «Рекомендациях ООН по перевозке опасных грузов». В тоже время в кодексе содержатся такие важные положения в отношении, специфики морской перевозки опасных грузов, как размещение и разделение опасных грузов на борту судов, действия в чрезвычайных ситуациях, перевозка загрязнителей моря и другие вопросы, связанные с обеспечением транспортной безопасности на море в целом<sup>2</sup>.

В целях реализации поставленных Конвенцией целей опасные грузы были классифицированы по классам опасности и подклассы, определены и описаны характеристики и свойства веществ, материалов и изделий, которые относятся к каждому классу или подклассу.

При этом Кодекс не указывает на степень опасности того или иного вещества (изделия), при этом многие вещества и изделия, указанные в классификации, являются загрязнителями моря<sup>3</sup> или даже сильными загрязнителями моря<sup>4</sup>, т.е. вредные для морской среды вещества<sup>5</sup>.

Применительно к рассматриваемым понятиям «опасный груз» и «особо опасный груз», следует отметить, что Кодекс использует термин «опасный груз», содержание которого раскрывается достаточно лаконично, это грузы, представляющие опасность (глава 2.0.1.5).

При этом Кодекс также использует понятие «опасный груз, способный вызвать катастрофические последствия», который по своему правовому смыслу предполагается возможным понимать как аналогичный понятию «особо опасный груз», используемый в юридической литературе. К таким грузам «относятся грузы, которые могут быть использованы в террористических целях и которые могут в результате такого применения привести к катастрофическим последствиям, таким как многочисленные людские потери, или массовые разрушения» (глава 1.4.3.1).

На национальном уровне отношения, возникающие из торгового мореплавания и в частности по перевозке груза, регулируются Кодексом торгового мореплавания РФ[3], который не детерминирует понятие «груз», однако в силу того, что Кодекс заимствовал многие положения Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил, следует предположить,

<sup>1</sup> Из ежегодного доклада Света Федерации РФ за 2018 г. с.453.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Англ. marine pollutants.

<sup>4</sup> Англ. severe marine pollutants.

<sup>5</sup> Примечание введения главы 2.0. ММКОГ.

что и в части определения данного понятия Кодекс произвел заимствование. Рассматривая заявленную тему, понятие особо опасные грузы применительно к договору перевозки грузов морем отметим, что в Кодексе торгового мореплавания РФ определяет понятие «опасный груз» как груз, который по своим свойствам легко способен воспламениться или взрываться, или же по своей природе является просто опасным. Отправитель такого груза обязан уведомить о том, что намеревается осуществить перевозку опасного груза. В случае неосуществления своей обязанности по уведомлению о наличии такого груза перевозчик имеет право выгрузить, обезвредить или уничтожить такой груз. Если вследствие таких действий перевозчику был причинен ущерб, то обязанность по его возмещению лежит на грузоотправителе (при этом фрахт за транспортировку опасного груза отправителю возвращен не будет).

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации [4] также оперирует понятием «опасный груз» и детерминирует его как груз, который в силу присущих ему свойств и особенностей при его перевозках, перегрузках и хранении может создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей<sup>1</sup>.

Примечательно введение законодателем в указанном Кодексе термина «грузы повышенной опасности», которые допускаются к перевозке по специальным разрешениям, а перечень видов таких грузов устанавливается Правительством Российской Федерации, которое в настоящий момент не принято. Согласно Распоряжению Минтранса России от 14.01.2020 № ЕД-10-р [5] в План законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2020 год внесен на рассмотрение законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности (в части выдачи специальных разрешений на перевозку грузов повышенной опасности внутренним водным транспортом и железнодорожным транспортом).

Дополнительно стоит отметить Правила морской перевозки опасных грузов [6] принятые в 1989 году с целью обеспечения безопасности здоровья и жизни людей, охраны окружающей среды и сохранения имущества услуги по перевозке опасных грузов осуществляются строго и точно согласно специально разработанным правилам. Правила были приняты в соответствии с Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 (СОЛАС-74) [7] с поправками 1981 г. и 1983 г. и Международным Кодексом морской перевозки опасных грузов ИМО и служат рекомендацией к применению выработанных правил в национальном законодательстве.

Не вызывает сомнения, что принятые в 1989 г. Правила устарели, однако они содержат ценные формулировки, которые могут послужить основой для разработки новых актов, применимых к перевозке опасных (особо опасных) грузов в высоких широтах.

Цель создания МОПОГ заключалась, прежде всего, в необходимости обеспечения безопасности членов экипажа во время транспортировки опасных грузов и в предотвращении загрязнения окружающей среды в момент перевозки опасных веществ.

В пункте 1.1 «Общих положений» МОПОГ закреплено довольно пространное и точное определение понятия «опасные грузы», под которыми понимаются «вещества, материалы и изделия, обладающие свойствами, проявление которых в транспортном процессе может привести к гибели, травмированию, отравлению, облучению и заболеванию людей и животных, а также к взрыву, пожару и повреждению сооружений и транспортных средств, и соответствующими классификационным показателям и критериям»<sup>2</sup>.

Правила примечательны также тем, что содержат требования к упаковке грузов в зависимости от их класса опасности, требования к судам, которые должны осуществлять перевозку грузов, а также к пожарной безопасности и безопасности труда.

Следует отметить, что перевозка опасных грузов возможна исключительно при направлении отправителем перевозчику заблаговременной не менее чем за семь суток письменной заявки с представлением комплекта необходимых грузовых перевозочных

<sup>1</sup> Статья 86 КВВТ от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 02.08.2019) // Собрание законодательства РФ, 12.03.2001, № 11, ст. 1001.

<sup>2</sup> Пункт 1.1 РД 31.15.01-89. Правила морской перевозки опасных грузов (далее Правила МОПОГ) // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).

документов, свидетельства о выполнении требований Правил МОПОГ по утвержденной форме, или декларации (сертификаты), а также экземпляра инструкции по перевозке груза<sup>1</sup>.

Анализ национальных правил продемонстрировал, что Правила МОПОГ и КТМ РФ не используют такие понятия как «особо опасный груз», а КВВТ РФ ввел новый термин «груз повышенной опасности» при этом, не детерминируя его<sup>2</sup>.

В виду того, что Правила МОПОГ были приняты в соответствии с СОЛАС-74, как одного из важнейших международных документов по защите природной среды от загрязнений с судов, рассмотрим указанный международный документ в контексте рассматриваемой темы. Но прежде отметим, что Международная конвенция по охране человеческой жизни на море была принята в целях содействия усилению охраны человеческой жизни на море посредством установления, с общего согласия, единообразных принципов и правил, направленных на достижение указанной цели. В сводном тексте содержатся требования к конструкции, оборудованию и снабжению судов, а также требования эксплуатационного характера (правила перевозки грузов, ведение записей, проведение учебных тревог и т.п.).

Особенности перевозки опасного груза устанавливаются в главе VII, применительно к раскрытию использованных в главе определений, под «опасными грузами» понимаются вещества, материалы и изделия, охватываемые Международным кодексом морской перевозки опасных грузов (правило VII-A/1.2).

Включено положение о том, что каждое судно, перевозящее опасные грузы в упаковке, должно иметь специальную опись, манифест или грузовой план с указанием имеющихся на борту опасных грузов и места их расположения на судне, которые при отходе в копиях должны быть предоставлены, назначенным властями государства порта лицу или организации (правило VII-A/4.2).

С учетом опасности, которую могут причинить в процессе транспортировки вредных веществ, опасных грузов, обратим внимание также на Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78)<sup>3</sup>. Конвенция устанавливает развернутую систему международных правил и стандартов по сокращению и предотвращению загрязнения морской среды как нефтью и нефтепродуктами, так и другими вредными веществами, которые перевозят на судах или образуются в процессе их эксплуатации.

Действие МАРПОЛ 73/78 распространяется на суда, которые эксплуатируются в морской среде, применение отдельных правил Конвенции зависит как от тоннажа судов, так и от других специально оговоренных в каждом из Приложений условий. МАРПОЛ 73/78 состоит из собственно Конвенции и Протоколов к ней, в которых закрепляются общие положения об обязательствах государств-участников по предотвращению загрязнения моря с судов, и шести Приложений к ней, излагающих Правила относительно загрязнения моря конкретными загрязняющими веществами: нефтью, вредными химическими веществами, перевозимыми наливом, веществами, перевозимыми в упакованной форме, сточными водами, мусором и загрязнения воздуха с судов.

Приложения к Конвенции МАРПОЛ 73/78 продолжают периодически пересматриваться и дополняться при активном участии Международной морской организации.

В МАРПОЛ 73/78 не фигурируют рассматриваемые понятия, однако в Дополнении к Приложению к Конвенции представлена классификация вредных жидких веществ, и Категория D оперирует категорией веществ высокоопасных для здоровья человека, а в пункте 1.1. Правила 1 Приложение III к Конвенции включило отсылочную норму детерминирующую, что «вредными веществами» являются вещества, которые определены как загрязнители моря в МКМПОГ<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Пункт 1.17 - 1.19 Правила МОПОГ.

<sup>2</sup> В приложении 3 приведена Сводная таблица терминов, использованных в коммерческих договорах перевозки грузов и упомянутых в нормативно-правовых актах.

<sup>3</sup> International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

<sup>4</sup> Вещества, которые могут считаться вредными для морской среды только в случае, если они содержат определенное количество загрязнителей моря или сильных загрязнителей моря, отмечены символом\* в Перечне опасных грузов и в Алфавитном указателе ММКПОГ.

Вышеназванные международных и национальные акты оперируют разными понятиями применительно к перевозке опасных грузов и категории опасности: «опасный груз», «особо опасный груз» и «груз повышенной опасности».

Применительно к термину «особо опасный груз», стоит отметить, что указанный термин широко используется в различных по сфере применения нормативно-правовых актах Российской Федерации, но абсолютно не детерминируется и не конкретизируется какими-либо актами, а также не подкреплен судебной практикой. Так следующие нормативно-правовые акты используют указанный термин:

- в Перечне документов, которые должны находиться на автотранспортном средстве при осуществлении международных перевозок и предъявляться в соответствующих случаях для проверки, где перевозимый груз делится на категории: груз, опасный груз и особо опасный груз. Такой перечень был утвержден Минтрансом России 27 октября 1998 года [8];

- в статье 31 Федерального закона «Об оружии» [9];

- в пункте 47 Правил перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации [10];

- в статье 5 Федерального закона «О специальных экологических программах реабилитации радиационно загрязненных участков территории» [11];

- в пункте 1.28 Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и коммерческих операциях в сфере грузовых перевозок [12];

- в пункте 1.6 и приложении 7.2 Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом содержится упоминание об особо опасных грузах, Правила хоть и утратили юридическую силу, однако интересны с точки зрения детерминации рассматриваемого понятия [13]. Термин «особо опасные грузы» рассматриваются через призму расширения категории «опасный груз» к которым относятся грузы, требующим особых мер предосторожности при перевозке, и относящиеся к веществам и материалам по физико-химическими свойствами имеющим высокую степени опасности, а также отдельные вещества, которые не классифицируются по степени опасности, например взрывчатые вещества подклассов 1.1 – 1.3, радиоактивные материалы, газы, обладающие окисляющими свойствами, органические пероксиды;

- и в иных действующих нормативных правовых актах Российской Федерации.

Понятие «грузы повышенной опасности» введено в действующее российское законодательство, на основании подраздела 1.10.3.1 приложения «А» Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов [14], которое в силу пункта 3 постановления Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 № 272 применяется в Российской Федерации. Под «грузом повышенной опасности» понимаются грузы, которые могут быть использованы не по назначению, а в террористических целях.

Также данное понятие применяется, в Федеральном законе «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»<sup>1</sup>, при непосредственном взаимодействии с упомянутым Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов, однако не раскрывается.

По сути, понятие «грузы повышенной опасности» используется в целях определения необходимости в оформлении специальных разрешений на ввоз/вывоз грузов из Российской Федерации, а также на движение транспортных средств в пределах территории Российской Федерации.

В силу отсутствия в законодательстве Российской Федерации детерминации термина «особо опасных грузов», и введения термина «грузы повышенной опасности» возникает вопрос, возможно ли считать указанные понятия тождественными или идентичными, или же стоит их разграничивать.

Так если «опасный груз» является таковым в силу своей опасности и подвержен способности легко воспламениться или взрываться, «грузы повышенной опасности» являются таковыми в силу возможности противоправного их использования, в силу чего в большей степени требуют специальных разрешений для транспортировки на

<sup>1</sup> Статья 4 Федеральный закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ (ред. от 01.03.2020) // Собрание законодательства РФ, 03.08.1998, № 31, ст. 3805.

территории Российской Федерации. Соответственно ввиду существенных различий не представляется возможным утверждать о тождественности или идентичности указанных понятий.

Применительно к анализируемым понятиям «опасный груз» и «особо опасного груза», стоит отметить, что первое в действующем законодательстве достаточно конкретизировано для целей морской перевозки грузов, а вот детерминация второго требует значительной проработки.

Проанализировав нормы российского законодательства, и в частности, анализ положений федерального закона «Об использовании атомной энергии» [15] абз. 1 статьи 45 позволяет предположить, что «особо опасный груз» – это нечто, относящееся к ядерным материалам, радиоактивным веществам, а также к взрывчатым веществам и изделиям, газам и прочие, могущие привести к необратимым последствиям для окружающей среды и здоровья человека.

При этом необходимо обратить внимание на довольно подробную и разветвленную классификацию, представленную в Международном морском кодексе по опасным грузам.

Отсутствие единства в понятийном аппарате, безусловно, не может рассматриваться с положительной стороны, как для государства, так и для хозяйствующих субъектов и не только при регулировании вопрос транспортировки груза морским транспортом.

Изучив вышеуказанные нормы законодательства Российской Федерации и соответствующие положения международного права, проанализировав содержание указанных понятий, во избежание неточности, проблем в толковании понятий, а также в практической деятельности при заключении и исполнении коммерческих договорах морской перевозки грузов, считаем необходимым ввести на законодательном уровне понятие «**особо опасный груз**» детерминировав его как - *вещество, материал или изделие, имеющее определенные чрезвычайно опасные для окружающей среды и здоровья человека физико-химические свойства и требующие обязательного соблюдения индивидуальных, особых мер во время их транспортировки, в том числе применительно к эксплуатации судов в полярных районах.*

Также представляется логичным разработать классификатора на основе уже существующих, например, Правил морской перевозки опасных грузов и Приказа ФСТ РФ от 07.06.2011 № 122-т/1, который должен содержать две крупные группы грузов: опасные и особо опасные грузы.

Предполагается, что предложенные нововведения будут способствовать совершенствованию качества обеспечения безопасности и защите окружающей среды во время транспортировок различных категорий грузов.

#### Приложение № 1

##### Статистика грузооборота по видам транспорта (в миллионах тонн)<sup>1</sup>

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018
<b>Транспорт - всего</b>	<b>7,907</b>	<b>9,167</b>	<b>7,750</b>	<b>7,898</b>	<b>7,954</b>	<b>8,073</b>	<b>8,265</b>
в том числе:							
железнодорожный	1,047	1,273	1,312	1,329	1,325	1,384	1,411
автомобильный	5,878	6,685	5,236	5,357	5,397	5,404	5,544
трубопроводный	829	1,048	1,061	1,071	1,088	1,138	1,169
в том числе:							
газопроводный	511	566	537	493	509	549	566
нефтепроводный	295	454	492	543	543	553	561
нефтепродуктопроводный	23	28	33	35	35	36	42
морской	35	26	37	19	25	26	23

<sup>1</sup> Данные с официального сайта Федеральной службы государственной статистики / <https://gks.ru/>

Статистические данные ЮНКТАД<sup>1</sup>

Табл. 1. Мировой экономический рост (годовое процентное изменение)

РЕГИОН (ИЛИ ГОСУДАРСТВО)	1994-2008 гг.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
<b>Мир</b>	<b>3.3</b>	<b>3.1</b>	<b>3.0</b>	<b>2.3</b>
<b>Развитые государства, в числе которых:</b>	<b>2.6</b>	<b>2.3</b>	<b>2.2</b>	<b>1.6</b>
<i>США</i>	3.2	2.2	2.9	2.2
<i>ЕС (28)</i>	2.5	2.5	2.0	1.3
<i>Япония</i>	1.1	1.9	0.8	0.8
<b>Развивающиеся государства, в числе которых:</b>	<b>5.1</b>	<b>4.4</b>	<b>4.2</b>	<b>3.5</b>
<i>Восточная Азия</i>	8.1	6.2	5.9	5.4
<i>Китай</i>	9.7	6.9	6.6	6.1
<i>Южная Азия</i>	5.7	6.3	6.0	4.1
<i>Индия</i>	6.6	6.9	7.4	6.0
<i>Юго-Восточная Азия</i>	4.2	5.2	5.0	4.5
<b>Государства Латинской Америки и Кариб, в числе которых:</b>	<b>2.9</b>	<b>1.0</b>	<b>0.8</b>	<b>0.2</b>
<i>Бразилия</i>	2.9	1.1	1.1	0.6
<b>Переходные экономики, в числе которых:</b>	<b>4.1</b>	<b>2.1</b>	<b>2.8</b>	<b>1.4</b>
<i>Российская Федерация</i>	3.9	1.6	2.3	0.5
<b>Наименее развитые государства</b>	<b>6.0</b>	<b>4.3</b>	<b>4.4</b>	<b>4.6</b>

Табл. 2. Контейнеризация на основных торговых путях Восток-Запад в период 2014–2018 гг. (в млн. TEU)

	ТРАНСИХООКЕАНСКИЙ		АЗИЯ-ЕВРОПА		ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЙ	
	Восточное направление	Западное направление	Восточное направление	Западное направление	Восточное направление	Западное направление
	Восточная Азия – Северная Америка	Северная Америка – Восточная Азия	Северная Европа и Средиземноморье – Восточная Азия	Восточная Азия – Северная Европа и Средиземноморье	Северная Америка – Северная Европа и Средиземноморье	Северная Европа и Средиземноморье – Северная Америка
<b>2014</b>	15.8	7.4	6.8	15.2	2.8	3.9
<b>2015</b>	16.8	7.2	6.8	14.9	2.7	4.1
<b>2016</b>	17.7	7.7	7.1	15.3	2.7	4.2
<b>2017</b>	18.7	7.9	7.6	16.4	3.0	4.6
<b>2018</b>	19.5	8.1	7.8	16.9	3.2	4.9

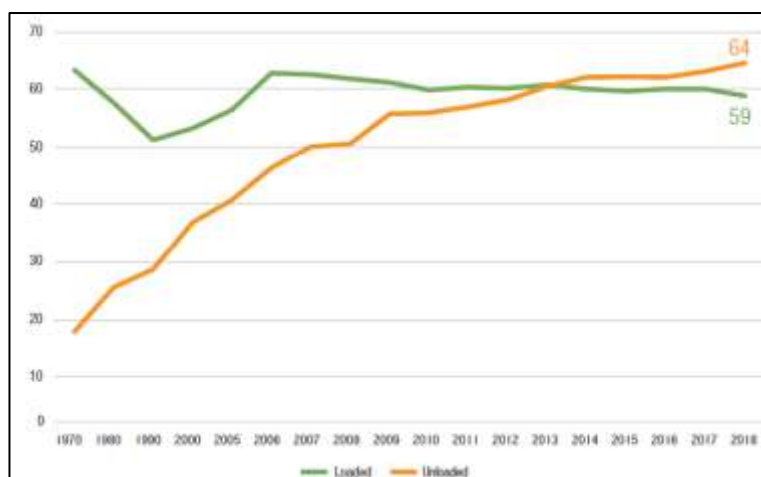


Рис. 1. Участие развивающихся стран в международной морской торговле 1970–2018 гг. (доля в % от общемирового тоннажа).

<sup>1</sup>UNCTAD Review of Maritime transport 2019. URL: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf)

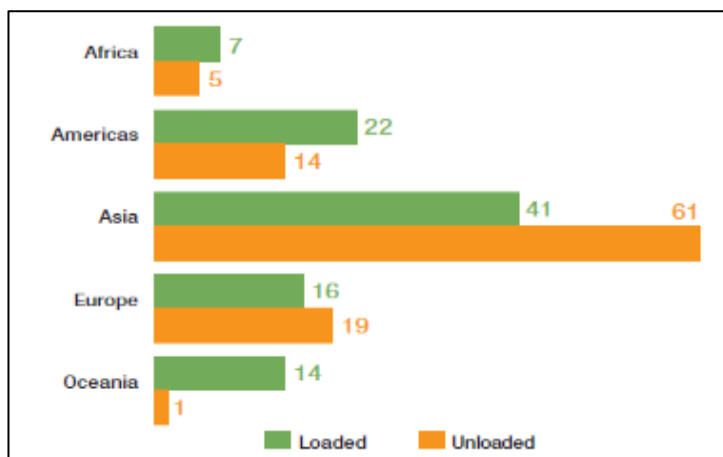


Рис. 2. Международная морская торговля по регионам (доля в % от общемирового тоннажа)

Табл. 3. Распределение мирового тоннажа в начале 2018 г. (в тыс. тонн дедвейта) на примере 10 лидирующих государств

ГОСУДАРСТВО СУДОВЛАДЕЛЬЦА (РАНЖИРОВАНИЕ ПО ТОННАЖУ)	ФЛАГ РЕГИСТРАЦИИ (РАНЖИРОВАНИЕ ПО ЗАРЕГИСТРИРОВАННОМУ ТОННАЖУ)							
	Панама	Маршалловы острова	Либерия	Гонконг	Сингапур	Мальта	КНР	Мир
Греция	23 520	65 207	66 519	1 172	3 126	60 913	0	330 176
Япония	137 377	11 278	13 364	3 056	6 907	146	0	223 615
КНР	21 419	1 776	3 976	58 683	7 327	2 134	82 455	183 094
ФРГ	1 940	8 805	41 583	1 350	2 449	8 900	0	107 119
Сингапур	7 340	7 217	10 213	5 671	63 699	147	2	103 583
Гонконг	9 226	2 754	5 427	72 453	3 492	225	1 217	97 806
Южная Корея	35 528	23 113	1 064	1 216	9	179	0	77 277
США	4 088	30 787	9 155	3 797	268	1 083	0	68 932
Норвегия	3 053	7 299	2 932	5 516	2 008	1 058	0	59 380
Бермудские острова	2 654	15 213	3 104	7 752	1 004	571	0	54 252
Мир	335 313	237 807	223 655	181 428	127 644	108 729	83 852	1 910 012

## Приложение № 3

## Сводная таблица терминов, использованных в коммерческих договорах перевозки грузов и упомянутых в нормативно-правовых актах.

НПА	Международный морской кодекс по опасным грузам 1965 г. (МКМПОГ)	Правила морской перевозки опасных грузов 1989 г.	Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 73/78	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.	КТМ РФ	КВВТ
Термины	Классифицирует грузы и подразделяет их на классы	Устанавливает категории опасных грузов	Термин не детерминирован	Термин не детерминирован	Термин не детерминирован	Термин не детерминирован
ГРУЗ	Использует термин. Не указывает на степень опасности того или иного вещества	Раскрывает термин в п. 1.1. Общих положений.	Термин не используется	Не раскрывает, понимает вещества, материалы и изделия, охватываемые МКМПОГ главе VII	Упомянут в ст. 151, не раскрыт.	Раскрыт в п. 1 ст. 86
ОПАСНЫЙ ГРУЗ	Использует аналогичный по смыслу термин – «опасный груз, способный вызвать катастрофические последствия»	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется
ГРУЗ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется	Термин не используется	Упомянут п. 2 ст. 86, не детерминирован



**Пристатейный библиографический список:**

1. Цао Липин. Регулирование морских перевозок грузов: международные правовые аспекты: монография. – Москва: РУДН, 2016. – С. 40.
2. Международный морской кодекс по опасным грузам. – URL: [http://www.donau.bg/uploads/file/Kodeks\\_MMOG\\_content.pdf](http://www.donau.bg/uploads/file/Kodeks_MMOG_content.pdf)
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 01.03.2020) // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999, № 18, ст. 2207.
4. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 02.08.2019) // Собрание законодательства РФ, 12.03.2001, № 11, ст. 1001.
5. Распоряжение Минтранса России от 14.01.2020 № ЕД-10-р «Об утверждении Плана законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2020 год» // СПС. Консультант плюс. (дата обращения: 27.03.2020 г.).
6. Правила морской перевозки опасных грузов (Правила МОПОГ) введены в действие Приказом Минморфлота СССР от 03.05.1989 № 56.
7. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) (Заключена в г. Лондоне 01.11.1974) // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
8. Перечень утвержден Минтрансом России 27.10.1998 // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
9. Федеральный закон «Об оружии» от 13.12.1996 № 150-ФЗ (ред. от 02.08.2019) // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
10. Приказ Минтранса РФ от 05.09.2008 № 141 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 29.09.2008 № 12356) // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
11. Федеральный закон «О специальных экологических программах реабилитации радиационно загрязненных участков территории» от 10.07.2001 № 92-ФЗ (ред. от 25.06.2012) // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
12. Распоряжение ОАО «РЖД» от 31.12.2009 № 2760р (ред. от 23.08.2019) «Об утверждении Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и коммерческих операциях в сфере грузовых перевозок» // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
13. Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утв. Приказом Минтранса РФ от 08.08.1995 № 73, утратили силу с 30.12.2016 г. на основании приказа Минтранса России от 05.09.2016 года № 262 // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 25.03.2020 г.).
14. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30.09.1957) // СПС. Консультант плюс (дата обращения: 27.03.2020 г.).
15. Федеральный закон «Об использовании атомной энергии» от 21.11.1995 № 170-ФЗ (ред. от 26.07.2019) // Собрание законодательства РФ, 27.11.1995, № 48, ст. 4552.

**Для цитирования:** Бразовская Я.Е., Яковлева К.А. Особенности правового регулирования перевозки особо опасного груза по договору морской перевозки // Океанский менеджмент. №3(8). 2020. С. 11-19

**Карачёв Д.В.**

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

**ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ НОРМ  
МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ПРАВА.  
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЦИФРОВЫХ ПРАВ И ЦИФРОВЫХ АКТИВОВ:  
ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ**

**Аннотация:** Наше время это новый этап исторического развития мирового сообщества со своими характерными особенностями, в том числе и в части универсализации и глобализации международных отношений, что дает право рассматривать международное морское право в аспекте «цифровизации» и выделить новые вызовы и возможности в морской отрасли.

**Ключевые слова:** морское право, международное право, цифровизация морской отрасли.