



**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
**«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Кафедра национальной безопасности и международного права

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
(бакалаврская работа)

На тему: Правовое регулирование международной морской перевозки пассажиров

Исполнитель: Бармина Анастасия Алексеевна

Руководитель: доцент, кандидат юридических наук Ихсанов Руфат Варисович

«К защите допускаю»
Заведующий кафедрой

доцент, кандидат юридических наук
Ихсанов Руфат Варисович

« 10 » июня 2024 г.

Санкт-Петербург, 2024г.

Содержание

Введение.....	3
1. Основные принципы правового регулирования международной морской перевозки пассажиров.....	6
1.1 Понятие и виды международной морской перевозки пассажиров.....	6
1.2 Нормативно-правовое обеспечение и международные соглашения в международной морской перевозке пассажиров.....	13
1.3 Права и обязанности перевозчиков и пассажиров в морской перевозке пассажиров.....	23
2. Особенности применения правовых норм в международной практике.....	31
2.1 Опыт и практика различных стран в области правового регулирования международной морской перевозки пассажиров	31
2.2 Анализ судебной практики и решений по делам, связанным с международной морской перевозкой пассажиров	37
2.3 Проблемы и противоречия в применении правовых норм в международной морской перевозке пассажиров.....	43
3. Тенденции и перспективы развития правового регулирования международной морской перевозки пассажиров.....	47
3.1 Современные вызовы и проблемы в международной морской перевозке пассажиров.....	47
3.2 Перспективы совершенствования законодательства и мер по обеспечению безопасности и прав пассажиров	52
3.3 Рекомендации и предложения по улучшению правового регулирования международной морской перевозки пассажиров	59
Заключение	66
Список использованных источников и литературы	68

Введение

Изучение правового регулирования международной морской перевозки пассажиров представляет собой актуальную и значимую задачу, поскольку оно играет ключевую роль в укреплении связей между странами, а также в развитии туристической и экономической деятельности. Актуальность темы данной работы обусловлена увеличением числа пассажиров, использующих морской транспорт, что ведет к возрастанию интенсивности судоходства и увеличению нагрузки на морские транспортные системы. Одновременно с этим наблюдается рост числа инцидентов и аварий на море, что ставит под угрозу безопасность и жизнь пассажиров. В связи с этим необходимо разрабатывать и совершенствовать правовые нормы и стандарты, направленные на обеспечение безопасности морской перевозки пассажиров.

Защита прав и интересов пассажиров становится все более важной задачей на международных морских перевозках. Пассажиры имеют право на безопасное путешествие, полную информацию о своих правах и обязанностях и компенсацию в случае нарушения этих прав. Обеспечение этих прав требует четкого и эффективного правового регулирования как на международном, так и на национальном уровне. Кроме того, актуальность темы данной работы также связана с необходимостью учета экологических аспектов морских пассажирских перевозок. Суда, курсирующие между странами, могут оказать значительное влияние на морскую экосистему. Поэтому важно разрабатывать и внедрять законы и стандарты, чтобы минимизировать это воздействие.

Учитывая международный характер морских пассажирских перевозок, важно укреплять сотрудничество между странами и организациями в целях разработки и соблюдения общих стандартов безопасности и обслуживания. Это поможет создать более эффективную и согласованную систему морских перевозок и повысит безопасность и комфорт всех пассажиров. Правовое регулирование морской перевозки пассажиров представляет собой систему норм, правил, законов и международных соглашений, которые устанавливают права, обязанности и ответственность участников морских перевозок

пассажиров. Данные нормы направлены на обеспечение безопасности и комфорта пассажиров, защиту их прав и интересов, а также на соблюдение экологических стандартов и обеспечение устойчивого развития морского транспорта. Правовое регулирование морской перевозки пассажиров охватывает широкий спектр вопросов, который включает в себя безопасность судоходства, права и обязанности пассажиров, ответственность перевозчиков, а также экологические стандарты. Этот комплекс правовых норм и мер является основой для обеспечения безопасности и эффективности морских перевозок пассажиров, а также для защиты интересов всех участников этого процесса.

Целью данной бакалаврской работы является изучение и анализ правовых аспектов, норм, правил и международных соглашений, регулирующих морскую перевозку пассажиров. В рамках работы планируется провести всестороннее исследование вопросов безопасности пассажиров, включая изучение существующего законодательства и практики применения правовых норм в области морских пассажирских перевозок как на национальном, так и на международном уровнях.

Реализация поставленной цели предопределила постановку следующих наиболее важных задач:

1. Установить понятие и значение международной морской перевозки пассажиров;
2. Исследовать основные международные конвенции и соглашения и их применение в национальном законодательстве;
3. Проанализировать права и обязанности перевозчика;
4. Рассмотреть права и обязанности пассажиров.

Дальнейшее исследование и анализ этих аспектов позволят нам получить более полное представление о правовом регулировании международной морской перевозки пассажиров и выработать рекомендации для улучшения этой области.

Объектом исследования дипломной работы является система правового регулирования международной морской перевозки пассажиров. Это включает в себя законы, международные соглашения, правовые нормы и правила, которые определяют права, обязанности и ответственность всех участников процесса морских перевозок.

Методология и методика исследования включают проверенные методы юридических наук, такие как работа с документами, сравнительный анализ и аналитический подход, а также эмпирические методы. Для организации, анализа и обобщения теоретических и практических данных использовались различные методы исследования, охватывающие широкий спектр общенаучных и специализированных подходов. В их числе анализ и синтез информации, наблюдение за явлениями и процессами, а также изучение документации.

1. Основные принципы правового регулирования международной морской перевозки пассажиров

1.1 Понятие и виды международной морской перевозки пассажиров

Международная морская пассажирская перевозка играет важную роль в современной мировой транспортной инфраструктуре. Она представляет собой процесс перемещения людей между разными странами или портами, используя морские суда. Такой вид транспорта позволяет пассажирам преодолевать океаны и моря, достигая отдаленных регионов и стран, а также познавать различные культуры и достопримечательности. Морская перевозка обеспечивает связь между государствами, способствует развитию туризма и торговли, а также является важным фактором в экономическом развитии стран. Поэтому законодательное регулирование международных морских пассажирских перевозок имеет огромное значение для обеспечения безопасности, защиты интересов пассажиров и стабильной работы этой отрасли.

Международную морскую перевозку от других видов транспорта отличают характерные особенности. Необходимо ознакомиться с различными видами международной морской перевозки пассажиров для полного понимания этих особенностей:

Первым видом международной морской перевозки пассажиров является пассажирский круиз. Пассажирские круизы имеют форму морской перевозки, которая организована в виде путешествий на крупных круизных судах и ориентирована на пассажиров с целью отдыха и развлечения. Данный вид морской деятельности имеет характерные черты и правовые стороны международной морской перевозки пассажиров, которые регулируются международными и национальными нормативно-правовыми актами. Для комфортного размещения и обслуживания пассажиров во время плавания пассажирские круизы совершаются на крупных круизных судах. Круизные суда обладают развитой инфраструктурой, включая места общественного

питания, спортивные, культурные программы и другие удобства. Круизы предлагают разнообразные маршруты, включая поездки по различным морским регионам и посещение различных портов. Маршруты могут быть локальными, региональными или межконтинентальными. Пассажирские круизы могут быть разной продолжительности, включая короткие выходные круизы, долгие путешествия на несколько недель или месяцев, а также тематические круизы и экспедиционные путешествия. Деятельность круизных компаний контролируется международным морским правом, которое регулирует права и обязанности пассажиров, обеспечивает безопасность плавания и защиту окружающей среды. Пассажирские круизы принимают в качестве основы контрактные отношения между круизной компанией и пассажиром. Договор о круизе определяет условия перевозки, включая стоимость, маршрут, услуги и ответственность сторон. Пассажиры круизов защищены законодательством о защите прав потребителей, которое регулирует вопросы отмены и изменения условий путешествия, возврата средств и компенсации за некачественные услуги, также круизные компании обязаны соблюдать стандарты безопасности на борту судов и предоставлять доступ к медицинской помощи в случае необходимости. Круизные компании подвергаются контролю и регулированию в области охраны окружающей среды, соблюдая международные стандарты по предотвращению загрязнения морских вод и сокращению экологического воздействия от деятельности судов.

К примеру, Российский круизный лайнер "Мустай Карим". Этот лайнер, построенный в 2020 году, является первым из серии круизных судов проекта PV300VD для внутренних водных путей России. Его деятельность регулируется российским законодательством в области морского и речного транспорта. Важные правовые аспекты включают в себя соблюдение требований безопасности пассажирских перевозок, наличие необходимых лицензий и сертификатов на осуществление круизной деятельности,

соответствие судна техническим нормам и стандартам, обеспечение прав пассажиров в соответствии с законом о защите прав потребителей.

Для зарубежных круизных операторов, чьи лайнеры заходят в российские порты, действуют международные конвенции и российское законодательство. Иностранные пассажирские круизы обязаны соблюдать правила захода иностранных судов в территориальные воды РФ, проходить таможенный и пограничный контроль при посадке/высадке пассажиров, обеспечивать безопасность мореплавания и предотвращать загрязнения окружающей среды, соблюдать права российских пассажиров в соответствии с законом о туристской деятельности.

Таким образом, деятельность круизных лайнеров регламентируется комплексом национальных и международных правовых норм в области морского транспорта, туризма и защиты прав потребителей.

Вторым видом международных пассажирских перевозок по морю являются регулярные пассажирские линии. Это организованный способ транспортировки, который осуществляется постоянно между определенными портами или по установленным маршрутам. Он предоставляет пассажирам надежные и постоянные возможности для путешествий по морю¹. Регулярные пассажирские линии имеют свои особенности и правовые аспекты. Они работают в соответствии с установленным графиком, чтобы обеспечить непрерывность и надежность перевозок между различными портами. Это позволяет пассажирам планировать свои поездки заранее и использовать морской транспорт в качестве постоянного средства передвижения. Каждая регулярная морская линия включает в себя определенные маршруты, соединяющие различные порты и регионы, что способствует установлению стабильных связей между ними. Эти линии обслуживаются различными типами судов, такими как круизные лайнеры, паромы и другие суда, предназначенные для перевозки пассажиров. Как правило, такие суда

¹ Ананьина, Л.Ю. Международное частное морское право. — М.: Проспект, 2021. — 368 с.

предоставляют широкий спектр услуг и комфортную среду для пассажиров на борту. Деятельность регулярных пассажирских линий регулируется международным морским правом, включая различные конвенции и соглашения, защищающие права пассажиров и устанавливающие стандарты морских перевозок. Каждая страна имеет свои собственные национальные законы, регулирующие морские перевозки, включая процедуры получения лицензий и разрешений на пассажирские суда. Регулярные морские линии обязаны соблюдать высокие стандарты безопасности на борту, чтобы обеспечить меры по предотвращению чрезвычайных ситуаций и организовать безопасное судоходство². Кроме того, они подвергаются экологическому контролю, чтобы минимизировать воздействие на морскую экосистему и соответствовать международным экологическим стандартам. Например, Круизная линия "Принцесс Крузес" (Princess Cruises) одна из крупнейших круизных компаний, совершающая регулярные круизы по Карибскому морю, Средиземноморью и другим популярным маршрутам. Ее деятельность регулируется международными конвенциями в области морского права, а также национальным законодательством стран, чьи порты она посещает. Как международная круизная линия, Princess Cruises подпадает под действие ряда международных конвенций в области морского права:

1. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г³. - регулирует вопросы судоходства, использования морских ресурсов, защиты морской среды и др.
2. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) - устанавливает требования безопасности мореплавания для пассажирских судов.
3. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) - регламентирует требования к экипажам судов.

² Дмитриев, А.П. "Морское право в глобализованном мире". — М.: Норма, 2022.

³ "Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву" (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994).

Со стороны национального законодательства в портах захода круизных лайнеров Princess Cruises должна соблюдать таможенные и пограничные правила при посадке/высадке пассажиров, требования портовых властей к стоянке судов, законы о защите прав потребителей в отношении пассажиров - граждан данной страны.

Компания также устанавливает собственные правила для пассажиров в договорах на круизы, регламентирующие: права и обязанности сторон, ответственность за багаж, ценности и здоровье пассажиров, порядок разрешения споров и применимое право.

Таким образом, в целях обеспечения безопасности мореплавания и защиты прав пассажиров, деятельность круизной линии Princess Cruises регулируется комплексом международных и национальных правовых норм, а также внутренними правилами компании.

Третий вид международной морской перевозки пассажиров включает паромные переправы⁴. Они представляют собой вид морской перевозки, который осуществляется с помощью специальных судов, которые называются паромами, между двумя пунктами через водоемы, такие как моря, озера или реки. Данный вид транспорта имеет свои особенности и правовое регулирование. Паромы могут быть разных размеров и конструкций в зависимости от маршрута и типа водоема, который они пересекают. Некоторые паромы предназначены для перевозки пассажиров и автомобилей, в то время как другие могут перевозить грузы и тяжелое оборудование. Паромное сообщение осуществляется по определенным маршрутам с фиксированным расписанием отправления и прибытия. Это обеспечивает надежность и доступность транспортных услуг для пассажиров и грузоотправителей. Паромное сообщение имеет экономическое значение для развития транспортной инфраструктуры и сообщения между различными регионами. Они способствуют развитию туризма, торговли и социальной

⁴ Савельева, А.А. "Правовое регулирование безопасности морских перевозок пассажиров". — М.: Норма, 2023.

интеграции. Паромное сообщение регулируется международным морским правом и национальным законодательством. Сюда входят вопросы, касающиеся безопасности судоходства, защиты окружающей среды, прав и обязанностей пассажиров, а также лицензирования и сертификации судов. Паромные переправы должны соответствовать высоким стандартам безопасности на борту судов, а также мерам по охране окружающей среды, направленным на минимизацию воздействия на морскую экосистему. Паромные переправы часто представляют собой объект туристического интереса и способствуют культурному обмену между различными регионами, особенно когда они соединяют географически разрозненные районы.

С правовой стороны наиболее популярным видом международных морских перевозок среди пассажиров является пассажирский круиз⁵. Такая популярность обусловлена несколькими факторами, которые делают его привлекательным для путешественников и любителей морских приключений.

Во-первых, пассажирские круизы регулируются международными морскими правилами, включая такие важные соглашения, как Афинская конвенция 1974 года. Эти правила определяют обязанности и права пассажиров, гарантируют высокие стандарты безопасности и защиты, а также компенсацию в случае несчастных случаев, что повышает доверие к круизным перевозкам.

Во-вторых, круизные компании соблюдают строгие экологические стандарты, установленные международными соглашениями, такими как MARPOL. Эти стандарты направлены на снижение воздействия на морскую среду, включая обязательство по обращению с отходами и сокращению выбросов.

В-третьих, предлагается высокий уровень комфорта и широкий спектр услуг на борту круизных лайнеров, которые регулируются стандартами обслуживания и безопасности. Круизные компании должны поддерживать

⁵ Гуцуляк В.Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). М.: Граница, 2017.

высокий уровень обслуживания, информировать пассажиров об их правах и обязанностях и принимать меры безопасности.

Наконец, правовое регулирование пассажирских круизов распространяется на национальные законы стран, в портах которых останавливаются круизные лайнеры. Эти законы регулируют получение лицензий, сертификацию судов и контроль за соблюдением требований безопасности и охраны окружающей среды. Таким образом, с юридической точки зрения пассажирские круизы пользуются популярностью благодаря высоким стандартам безопасности, защите прав пассажиров, экологической ответственности и качеству обслуживания, что делает их предпочтительным вариантом для многих путешественников.

Международные соглашения и конвенции: Пассажирские круизы подпадают под регулирование международных соглашений и конвенций, таких как Международная конвенция о защите жизни на море (SOLAS), Конвенция о морских контейнерах (CSC), а также международные нормы безопасности и защиты окружающей среды. Эти правовые инструменты обеспечивают безопасность пассажиров и экипажа, а также защиту морской среды во время плавания круизных судов.

Права и обязанности пассажиров: Пассажирские круизы регулируются правилами и нормами, которые определяют права и обязанности пассажиров. Эти правовые аспекты включают в себя право на информированность, право на безопасность и условия проживания на борту, а также право на возмещение ущерба в случае непредвиденных ситуаций.

Контракты и ответственность сторон: Пассажирские круизы обычно включают заключение контракта между пассажиром и круизной компанией, который определяет условия путешествия, стоимость, услуги и права сторон. Эти контракты обычно регулируются международным и национальным законодательством, определяющим ответственность сторон в случае нарушения условий контракта или возникновения споров.

Борьба с преступностью и безопасностью: В свете международных угроз безопасности и преступности, пассажирские круизы подпадают под правовые механизмы по борьбе с терроризмом, пиратством и другими преступлениями на море. Эти аспекты регулируются как международными, так и национальными законодательными актами.

1.2 Нормативно-правовое обеспечение и международные соглашения в международной морской перевозке пассажиров

Международные морские перевозки регулируются как международным публичным, так и частным правом. Сформировавшаяся отрасль международного морского права охватывает широкий спектр соглашений и конвенций, которые регулируют различные аспекты международного морского транспорта. Большинство из этих соглашений имеют публично-правовой характер и касаются общих вопросов морского права. а (например, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1979 г.).

Первая попытка урегулировать некоторые вопросы, связанные с международной морской перевозкой пассажиров, была предпринята Брюссельской конвенцией 1961 года об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем. Эта Конвенция применяется при любой международной перевозке, в случае если судно несет флаг страны-участницы Конвенции или если пункт отправления или назначения находится на территории такой страны в соответствии с договором перевозки. Россия является участницей данной Конвенции. Брюссельская конвенция 1961 года закрепила несколько ключевых терминов. В ней было представлено определение международной перевозки, в соответствии со ст. 1 Конвенции понимается всякая перевозка, при которой в соответствии с договором перевозки пункт отправления и пункт назначения расположены либо в одном и том же государстве, при условии, что судно заходит в промежуточный порт, находящийся в другом государстве, либо в двух различных государствах.

Согласно Конвенции перевозка охватывает период пребывания пассажира на борту судна и период его посадки на судно или высадки, однако не включает период пребывания пассажира на морском вокзале или у причала или в другом портовом сооружении. Перевозка также включает транспортировку водным путем с суши на судно или наоборот, если ее стоимость включена в стоимость билета или, если судно, используемое для такой вспомогательной перевозки, было предоставлено перевозчиком в распоряжение пассажира. Определение периода перевозки в Конвенции является очень важным, поскольку именно в пределах этих временных рамок перевозчик отвечает по своим обязательствам перед пассажиром [1, с.334].

В ст. 1 Конвенции содержится определение пассажира, которым признается лицо, которое перевозится на судне по договору перевозки. Договор с пассажиром, оформляющий международную морскую перевозку, заключается перевозчиком самим или от его имени, но не включает чартер-партию.

В Конвенции также содержатся положения о обязанностях перевозчика. Например, перевозчик (его служащие или агенты) обязан проявить должную заботливость, привести и содержать судно в мореходном состоянии, надлежащим образом укомплектовать его экипажем, снарядить и снабдить к началу и всего времени перевозки, а также обеспечить безопасность пассажиров (ст. 3 Конвенции).

Наиболее значимым аспектом Конвенции 1961 года являются нормы, касающиеся ответственности перевозчика за ущерб, причиненный пассажиру во время морской перевозки. Вопрос о том, следует ли рассматривать эту ответственность как договорную или деликтную, до сих пор является предметом дискуссий в национальной юридической науке⁶.

Согласно ст. 4 Конвенции перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в результате смерти или увечья пассажира, если происшествие,

⁶ Гуцуляк В.Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). М.: Граница, 2017.

которое причинило такой ущерб, произошло во время перевозки и явилось следствием ошибки или небрежности перевозчика или его служащих или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей. При этом ошибка или небрежность перевозчика, его служащих или агентов презюмируется до тех пор, пока не доказано обратное, если смерть или увечье произошли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или пожаром.

Согласно мнению В.Н. Гречухи, перевозчик несет ответственность в случае наличия вины, которая автоматически предполагается, если обстоятельства, указанные в п. 2 ст. 4 Конвенции 1961г. явились следствием кораблекрушения, столкновения, посадки на мель, взрыва или пожара. В этих случаях для освобождения от ответственности перевозчик обязан доказать отсутствие своей вины. Во всех остальных случаях бремя доказывания вины перевозчика возлагается на истца [3, с.334].

В соответствии со ст.5 Брюссельской Конвенции 1961г. Одним из оснований для освобождения перевозчика от ответственности может явиться доказательство им факта того, что смерть пассажира или причиненные ему телесные повреждения явились следствием вины самого пассажира.

В соответствии с Конвенцией, ответственность перевозчика имеет ограниченный характер и не должна превышать 250 тыс. франков, однако национальное законодательство может установить более высокий предел ответственности перевозчика. Важно отметить, что установленное ограничение ответственности не применяется к перевозчику, если ущерб был причинен его умышленными действиями или пренебрежением.

Сроки предъявления требований к перевозчику в случае причинения им ущерба составляют 15 дней с даты высадки пассажира на берег (п. 1 ст. 11 Конвенции). Также установлен срок, в течение которого возможно предъявление иска, который составляет два года. Однако, если смерть пассажира, причиненная во время перевозки телесными повреждениями,

произошла после высадки на берег, срок исковой давности увеличивается до трех лет.

Следует отметить, что Брюссельская конвенция 1961 года включает как материальные, так и коллизионные нормы, причем все коллизионные нормы связаны с законодательством страны, в которой находится судно. Так, согласно п. 3 ст. 10 Конвенции, в случае смерти пассажира требование о возмещении ущерба может быть предъявлено лишь личными представителями, наследниками или иждивенцами покойного и только в том случае, если таким лицам разрешено предъявить иск в соответствии с законом суда, рассматривающего дело. Поскольку в Брюссельской конвенции 1961 г. не регламентированы вопросы, связанные с перевозкой багажа пассажира, им была посвящена другая международная конвенция – Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке багажа пассажиров морем 1967 г. РФ не является участницей данной Конвенции, а ее анализ был проведен в литературе [3, с.336].

Наиболее важным международным соглашением по международным морским перевозкам пассажиров, в котором Российская Федерация является участником, является Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и багажа 1974 года. Этот документ охватывает вопросы, связанные как с перевозкой пассажиров, так и с их багажом, что отражено в его названии. В результате Афинская конвенция 1974 года объединила в себе регулирование вопросов, ранее разделенных между Брюссельскими конвенциями 1961 и 1967 годов. Нормы Афинской конвенции нашли отражение в законодательстве нескольких стран, включая Российскую Федерацию, где они воплощены, в частности, в Кодексе торгового мореплавания РФ.

Областью действия Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и багажа 1974 года является любая международная перевозка, при условии, что: а) судно плавает под флагом государства-участника Конвенции или зарегистрировано в таком государстве; б) договор перевозки заключен в государстве-участнике Конвенции; или в) в соответствии с договором

перевозки место отправления или назначения находится в государстве-участнике Конвенции. Это означает, что применение конвенции распространяется на более широкий спектр ситуаций, чем в случае с Брюссельской конвенцией 1961 года. Тем не менее, в Афинской конвенции существует существенное ограничение: она не применяется, если перевозка регулируется положениями других международных конвенций о перевозке пассажиров и их багажа другим видом транспорта, но только если эти положения предполагают применение к перевозке морем⁷.

В Афинской конвенции термин "перевозка" распространяется не только на время, когда пассажир находится на борту судна, но также на его каюту и другой багаж. Как и в Брюссельской конвенции 1961 года, перевозка не включает временной промежуток, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, причале или любом другом портовом сооружении. Понятие международной перевозки пассажира в Афинской конвенции осталось практически неизменным. Под пассажиром в Конвенции понимается лицо, которое перевозится на судне: а) по договору перевозки или б) с согласия перевозчика для сопровождения автомашины или живых животных, являющихся предметом договора перевозки грузов, не регулируемого настоящей Конвенцией.

В соответствии с п. 2 ст. 1 Афинской конвенции международная морская перевозка пассажира осуществляется на основании либо собственно договора перевозки пассажира, либо договора перевозки пассажира и багажа. В Конвенции было уточнено определение перевозчика, под которым понимается лицо, которое или от имени которого заключен договор перевозки независимо от того, осуществляется ли фактически перевозка им самим или заменяющим перевозчиком (п. 1 ст. 1 Конвенции).

В Афинской конвенции были введены новые понятия, такие как: «заменяющий перевозчик», «каютный багаж», «организация». Заменяющим

⁷ "Афинская конвенция о морской перевозке пассажиров и их багажа", 1974 года (с поправками 2002 года).

перевозчиком признается иное нежели перевозчик лицо, которое, будучи собственником, фрахтователем или оператором судна, фактически осуществляет всю перевозку или ее часть. При этом если осуществление перевозки или ее части поручено заменяющему перевозчику, основной перевозчик по общему правилу остается ответственным за всю перевозку. Вместе с тем, когда перевозчик и заменяющий перевозчик несут ответственность и в той мере, в которой они несут ответственность, они отвечают солидарно (п. 4 ст. 4 Конвенции).

Без сомнения, основной задачей Афинской конвенции 1974 года является разрешение проблем, связанных с ответственностью перевозчика перед пассажиром во время международной морской перевозки. В соответствии с п. 1 ст. 3 Афинской конвенции перевозчик отвечает за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, а также в результате утраты или повреждения багажа, если происшествие, следствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки и явилось следствием вины или небрежности перевозчика, его служащих или агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

Инновацией, внесенной Афинской конвенцией, является то, что в ней бремя доказывания того, что происшествие, вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки, а также бремя доказывания размера ущерба возлагается на истца (п. 2 ст. 3 Конвенции). Подобно положениям Брюссельской конвенции 1961 года, Афинская конвенция устанавливает, что ответственность основана на вине, которая, как правило, презюмируется (согласно пункту 3 статьи 3 Конвенции).

Афинская конвенция устанавливает более высокие пределы ответственности перевозчика по сравнению с пределами, определенными в Брюссельских конвенциях. Например, предельная сумма ответственности перевозчика в случае смерти пассажира или телесного повреждения пассажира составляет 700 тыс. франков для всей перевозки, 12,5 тыс. франков

для каютного багажа и 18 тыс. франков для прочего багажа (статьи 7 и 8 Конвенции). В соответствии со согласно ст. 10 Конвенции перевозчик и пассажир могут установить более высокие пределы ответственности перевозчика.

В некоторых ситуациях перевозчик может быть освобожден от ответственности. Например, он не несет ответственности за потерю или повреждение денег, ценных бумаг, золота и прочих ценностей, перечисленных в статье 5 Конвенции, за исключением случаев, когда эти ценности были переданы перевозчику для хранения, и перевозчик согласился обеспечить их безопасность. Однако в таком случае ответственность перевозчика ограничивается пределами, указанными в самой Конвенции. Перевозчик может также быть освобожден от ответственности, если докажет, что причиной смерти пассажира или его телесного повреждения была или способствовала вина или небрежность самого пассажира.

В статье 15 Конвенции указывается порядок и сроки, в течение которых пассажир может обратиться к перевозчику (или его агенту) в случае утраты или повреждения багажа. Согласно Афинской конвенции, срок исковой давности составляет 2 года и определяется согласно пункту 2 статьи 16 Конвенции.

Интересным аспектом является вопрос о юрисдикции, установленной в Афинской конвенции. В отличие от Брюссельской конвенции 1961 года, которая привязывается к законодательству страны, где находится суд, в Афинской конвенции предусматривается возможность выбора судопроизводства в одном из судов, указанных в статье 17 Конвенции. После возникновения инцидента, приведшего к ущербу, стороны могут договориться о том, какая юрисдикция будет рассматривать спор о возмещении ущерба, либо обратиться к арбитражу.

В литературе многократно отмечалось, что международные конвенции не решают множество вопросов, связанных с правовым регулированием международных пассажирских перевозок в целом и морских перевозок

пассажиров в частности. Как отмечает А.С. Касаткина, заключение и исполнение договора международной перевозки пассажира и багажа до сих пор определяется коллизионными нормами международного частного права и национальным законодательством, определенным в соответствии с этими нормами [4, с.11].

В Российской Федерации правовое регулирование международных морских перевозок пассажиров осуществляется в соответствии с положениями части 3 Гражданского кодекса РФ и Кодекса торгового мореплавания РФ. Если международный договор, в который вступила Россия, содержит нормы материального права, применимые к данному вопросу, то определение права, применимого к таким вопросам на основе коллизионных норм, полностью исключается в соответствии с пунктом 3 статьи 1186 Гражданского кодекса РФ.

Согласно общему принципу коллизионного права, установленному в статье 1210 Гражданского кодекса РФ, стороны договора, который имеет иностранный элемент, могут выбрать применимое к нему право. Это применимо и к ситуациям, когда заключается договор о международной перевозке пассажира, при условии, что-либо перевозчик, либо пассажир являются иностранными лицами.

Указанный принцип согласуется с нормами КТМ РФ, в котором также просматривается возможность для сторон договора перевозки, осложненного иностранным элементом (в данном случае договора международной морской перевозки пассажира) при заключении договора или в последующем избрать по соглашению между собой право, которое будет применяться к их правам и обязанностям по данному договору (п. 1 ст. 114 КТМ РФ).

На практике перевозчик предлагает сформулированные им в одностороннем порядке условия договора, известного как договор присоединения. В таком договоре уже определено применимое к нему право, и потребителю остается лишь принять предложенные и зафиксированные в билете условия. Об этом свидетельствует норма пункта 2 статьи 418 Кодекса

торгового мореплавания РФ, согласно которой отношения, возникающие из договора морской перевозки пассажира, регулируются законом государства, указанного в билете пассажира. Существенно, что такое правило ограничивает автономию воли потребителя. В соответствии с пунктом 4 статьи 1212 Гражданского кодекса РФ законодатель установил правило, согласно которому выбор права, применяемого к договору, в котором участвует потребитель, не должен лишать его защиты, которую он получал бы по императивным нормам той страны, право которой применяется к договору в случае отсутствия соглашения сторон о выборе права.

Кроме того, в КТМ РФ⁸ содержится правило, согласно которому наличие соглашения о применимом к договору праве не может повлечь за собой устранение или уменьшение ответственности, которую в соответствии с КТМ ПФ перевозчик должен нести за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, утрату или повреждение груза и багажа либо просрочку их доставки (п. 2 ст. 114 КТМ РФ). При отсутствии соглашения сторон о выборе применимого права в соответствии с п. 1 ст. 1211 ГК РФ к договору применяется право страны, где на момент заключения договора находится место жительства или основное место деятельности стороны, которая осуществляет исполнение, имеющее решающее значение для содержания договора.

В договоре международной морской перевозки пассажира, в случае участия перевозчика или пассажира в качестве иностранных лиц, стороной, обеспечивающей основное исполнение, определится как перевозчик (согласно пункту 6 пункта 2 статьи 1211 Гражданского кодекса РФ). Следовательно, применимым правом будет закон страны, где зарегистрирован перевозчик. На первый взгляд, аналогичное положение содержится в пункте 2 статьи 418 Кодекса торгового мореплавания РФ. Однако, положения Кодекса торгового мореплавания РФ устанавливают, что в случае отсутствия выбора права будут

⁸ "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 19.10.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2024).

применяться нормы этого Кодекса, что фактически означает обращение к российскому законодательству (пункт 2 статьи 414 Кодекса торгового мореплавания РФ). В случае, если международным договором РФ установлены иные правила, чем те, что предусмотрены в Кодексе торгового мореплавания РФ, применяются правила международного договора. Такое положение закреплено в части 4 статьи 15 Конституции РФ и статье 427 Кодекса торгового мореплавания РФ.

При создании Кодекса торгового мореплавания РФ учитывались нормы, установленные действующими международными соглашениями в области пассажирских перевозок. Особенно важным здесь является вклад Афинской конвенции 1974 года, который, как отмечает М.А. Сергеева, оказал существенное влияние на содержание действующего КТМ РФ [5, с.25]. Важно отметить, что Россия не является участником Протокола 1990 года к Афинской конвенции 1974 года. Тем не менее, многие положения, касающиеся ответственности перевозчика, предусмотренные в этом протоколе, были учтены в тексте КТМ РФ.

В первую очередь, стоит обратить внимание на ограничения ответственности перевозчика, которые установлены в КТМ РФ. Согласно статье 190 данного кодекса, ответственность перевозчика за повреждение здоровья или потерю жизни пассажира ограничена суммой в 175 тысяч расчетных единиц для всей длительности перевозки. За повреждение или потерю каютного багажа ответственность перевозчика ограничена суммой в 1,8 тысячи расчетных единиц на каждого пассажира в течение всей перевозки. А за повреждение или потерю автомобиля, включая его багаж, перевозимого на нем или в нем, ответственность перевозчика ограничена суммой в 10 тысяч расчетных единиц за каждый автомобиль на протяжении всей перевозки.

Как отмечают авторы комментария к КТМ РФ, статья 190 этого кодекса применяется в основном в случае международных перевозок, когда ни перевозчик, ни пассажир не являются гражданами или организациями Российской Федерации. Однако, если перевозка осуществляется на

территории РФ или включает внутренние морские перевозки, а также если как перевозчик, так и пассажир являются гражданами или организациями РФ, ответственность перевозчика за повреждение здоровья или потерю жизни пассажира определяется согласно внутренним нормам гражданского законодательства РФ [5, с.384]. В случае, когда хотя бы одна из сторон (перевозчик или пассажир) является иностранным лицом, вопросы, связанные с применением права к международной морской перевозке пассажира, а также размер ответственности перевозчика, должны решаться с учетом норм международных договоров, прежде всего Афинской конвенции 1974 года, а также на основе коллизионных норм российского законодательства - части 3 Гражданского кодекса РФ и КТМ РФ.

1.3 Права и обязанности перевозчиков и пассажиров в морской перевозке пассажиров

В современном мире пассажирские перевозки по морю играют важную роль в международной торговле и обеспечивают сообщение между различными частями мира⁹. Однако для обеспечения безопасности и защиты интересов пассажиров и создания правовой базы для деятельности авиакомпаний необходимо четкое правовое регулирование. Оно основано на международных конвенциях и национальных законах. Афинская конвенция о морских перевозках пассажиров, принятая в 1974 году, является одним из важнейших международных документов, определяющих права и обязанности перевозчиков и пассажиров на морских перевозках. Этот документ устанавливает стандарты обслуживания и безопасности на борту и устанавливает права пассажиров на информацию и защиту, а также ответственность авиакомпаний за ущерб или ненадлежащие услуги. Кодекс Торгового Мореплавания также играет важную роль в регулировании пассажирских перевозок. Он содержит стандарты и правила, определяющие

⁹ Шмидт, П. "Морское право и морские перевозки в международной практике". — Лондон: Routledge, 2019.

процедуры и обязанности перевозчиков по обеспечению безопасности судов, условия перевозки и регулирование морских договоров.

Таким образом, изучение и анализ прав и обязанностей морских перевозчиков и пассажиров является актуальной темой исследований. Это требует внимания к международным стандартам и национальным законам. На основе принципов Афинской конвенции и Кодекса торговли можно выделить важные аспекты, которые определяют правовую основу для развития безопасного и эффективного морского судоходства в современном мире. Чтобы говорить о правах и обязанностях перевозчиков и пассажиров в международной морской перевозке пассажиров для необходимо дать определение договору морской перевозки пассажира. Определение договора морской перевозки пассажира содержится в статье 177 КТМ.

1. По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения и в случае сдачи пассажиром багажа также доставить в пункт назначения багаж и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную за проезд плату, при сдаче багажа и плату за провоз багажа.

2. Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки пассажира или от имени которого заключен такой договор, независимо от того, осуществляется ли фактически перевозка пассажира таким лицом или фактическим перевозчиком.

Фактическим перевозчиком является иное, чем перевозчик, лицо, которое, являясь судовладельцем, фактически осуществляет всю перевозку пассажира или ее часть.

3. Пассажиром является физическое лицо, заключившее договор морской перевозки пассажира, или физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования судна.

Одним из ключевых аспектов морской перевозки пассажиров являются права, предоставленные перевозчикам в соответствии с международными конвенциями и национальным законодательством.

а. Права перевозчиков обеспечивают им возможность организации и осуществления морских перевозок с соблюдением установленных стандартов безопасности и комфорта. Важно отметить следующие основные права перевозчиков в международной морской перевозке пассажиров:

1. Право на установление условий перевозки:

Перевозчики имеют право устанавливать условия и правила перевозки, включая расписание рейсов, предоставление услуг на борту судна и правила пользования ими.

2. Право на определение тарифов и стоимости перевозки:

Перевозчики имеют право определять тарифы и стоимость перевозки пассажиров в соответствии с установленными правилами и условиями.

3. Право на ограничение ответственности:

В соответствии с международными конвенциями, перевозчики имеют право ограничивать свою ответственность за убытки, ущерб или задержку в морской перевозке пассажиров.

4. Право на обеспечение безопасности пассажиров:

Перевозчики несут ответственность за обеспечение безопасности пассажиров на борту судна и принимают меры по предотвращению аварий и чрезвычайных ситуаций.

5. Право на контроль и управление судном:

Перевозчики имеют право на контроль и управление судном во время перевозки, обеспечивая выполнение всех норм и требований морского законодательства.

Эти права перевозчиков составляют основу их деятельности и важны для обеспечения эффективной и безопасной морской перевозки пассажиров. Однако сопутствующие обязанности и ответственность также определяются

международными и национальными правовыми актами, чтобы обеспечить защиту интересов и прав пассажиров в морской среде.

б. Обязанности перевозчика в международной морской перевозке пассажиров определяются международными конвенциями, национальным законодательством и нормами морского права. Эти обязанности нацелены на обеспечение безопасности, комфорта и защиты прав пассажиров во время перевозки. Вот основные обязанности перевозчика в международной морской перевозке:

1. Обеспечение безопасности пассажиров:

Перевозчик обязан предпринимать все необходимые меры для обеспечения безопасности пассажиров на борту судна. Это включает соблюдение стандартов безопасности, проведение регулярных проверок и обеспечение обучения экипажа.

2. Соблюдение международных стандартов:

Перевозчик должен соблюдать все международные стандарты и правила, касающиеся морской перевозки пассажиров, такие как стандарты SOLAS (Международная конвенция о защите жизни на море) и другие.

3. Предоставление необходимых услуг и удобств:

Перевозчик обязан предоставлять пассажирам необходимые услуги и удобства на борту судна, такие как питание, размещение, медицинскую помощь и развлекательные программы.

4. Информирование пассажиров:

Перевозчик должен предоставлять пассажирам всю необходимую информацию о перевозке, включая расписание, правила безопасности, процедуры эвакуации и другие важные сведения.

5. Оказание помощи в случае чрезвычайной ситуации:

В случае чрезвычайной ситуации или аварии, перевозчик обязан предоставить пассажирам необходимую помощь, включая эвакуацию и медицинскую помощь.

6. Соблюдение условий и обязательств:

Перевозчик должен соблюдать условия договора с пассажирами и выполнять все обязательства, предусмотренные международными конвенциями и национальным законодательством.

При заключении договора морской перевозки пассажира перевозчик обязан предоставить пассажиру достоверную и полную информацию об условиях перевозки, в том числе:

- информацию, указанную в билете;
- о названии судна;
- о нормах бесплатного провоза каютного багажа, предметах и вещах, запрещенных к перевозке, условиях перевозки багажа;
- о тарифах за перевозку пассажира и багажа;
- о Правилах;
- о правилах перевозчика;
- о фактическом перевозчике;
- о месте и времени начала и окончания посадки пассажиров на судно;
- о требованиях законодательства Российской Федерации, связанных с пограничным, таможенным и другими видами контроля по маршруту перевозки;
- об условиях обслуживания на судне.

7. Ответственность за ущерб или убытки:

Перевозчик несет ответственность за ущерб или убытки, причиненные пассажирам в результате недостатков в перевозке, несоблюдения условий или небрежности.

Эти обязанности перевозчика направлены на обеспечение высокого уровня сервиса, безопасности и защиты интересов пассажиров в международной морской перевозке. Они регулируются международными нормативными актами и являются неотъемлемой частью деятельности любого морского перевозчика.

с. Права пассажиров в международной морской перевозке пассажиров охраняются международными конвенциями, национальным законодательством и морскими правилами. Эти права предоставляют пассажирам определенные гарантии и защиту во время путешествия морскими судами. Вот основные права пассажиров в международной морской перевозке:

1.Право на безопасность:

Пассажиры имеют право на безопасность во время плавания. Перевозчик обязан обеспечить безопасные условия путешествия, включая соблюдение стандартов безопасности на борту судна.

2.Право на информацию:

Пассажиры имеют право получать достоверную информацию о своих правах, условиях перевозки, расписании рейсов, правилах безопасности и других важных аспектах путешествия.

3.Право на уважение и обслуживание:

Пассажиры имеют право на уважительное обращение и достойное обслуживание со стороны персонала судна. Это включает предоставление необходимых услуг и удобств на борту.

4.Право на медицинскую помощь:

При необходимости пассажиры имеют право на медицинскую помощь на борту судна или в портах за время остановки.

5.Право на защиту интересов:

Пассажиры имеют право на защиту своих интересов в случае возникновения споров или претензий по условиям перевозки или качеству обслуживания.

6. Право на компенсацию и возмещение:

В случае задержек, отмены рейсов или других недопустимых ситуаций, пассажиры имеют право на компенсацию или возмещение ущерба в соответствии с законодательством и условиями контракта.

7.Право на эвакуацию и спасение:

В случае чрезвычайной ситуации или аварии на море, пассажиры имеют право на эвакуацию и спасение, а также на оказание необходимой помощи и защиты.

8. Право на конфиденциальность и безопасность данных:

Пассажиры имеют право на конфиденциальность и безопасность своих личных данных, которые передаются при оформлении билетов или на борту судна.

9. Пассажир имеет право провоза каютного багажа в пределах установленной нормы без дополнительной платы (далее – норма бесплатного провоза каютного багажа).

Норма бесплатного провоза каютного багажа устанавливается перевозчиком в зависимости от типа судна, и не может быть менее десяти килограмм на одного пассажира.

Эти права пассажиров в международной морской перевозке направлены на обеспечение их защиты, комфорта и безопасности во время путешествия. Они регулируются различными международными конвенциями и национальным законодательством, которые обеспечивают минимальные стандарты обслуживания и защиты интересов пассажиров.

d. Обязанности пассажиров в международной морской перевозке пассажиров включают соблюдение правил безопасности, уважение к экипажу и другим пассажирам, а также соблюдение норм морского законодательства и правил судна. Вот основные обязанности пассажиров в таких перевозках:

1. Соблюдение правил безопасности:

Пассажиры обязаны соблюдать все инструкции и правила безопасности, установленные перевозчиком и экипажем судна. Это включает правила пользования спасательными средствами, поведение в чрезвычайных ситуациях и соблюдение правил пожарной безопасности.

2. Уважение к экипажу и другим пассажирам:

Пассажиры должны проявлять уважение к экипажу судна и другим пассажирам. Нецензурное поведение, нарушение общественного порядка или создание неудобств для окружающих не допускаются.

3. Соблюдение условий контракта и правил перевозки:

Пассажиры обязаны соблюдать условия контракта перевозки, включая правила размещения и использования услуг на борту судна. Это также включает соблюдение правил пользования общественными пространствами и оборудованием.

4. Ответственное поведение на борту:

Пассажиры несут ответственность за свое поведение на борту судна и должны воздерживаться от действий, которые могут представлять угрозу для безопасности или комфорта других пассажиров.

5. Соблюдение морских законов и правил:

Пассажиры обязаны соблюдать все нормы и правила морского законодательства, действующие на территории судна или в портах, включая правила пользования портовыми объектами и инфраструктурой.

6. Сотрудничество в чрезвычайных ситуациях:

В случае чрезвычайных ситуаций или аварий, пассажиры должны сотрудничать с экипажем и следовать инструкциям для обеспечения безопасности и проведения эвакуации.

7. Оплата и внесение сборов:

Пассажиры обязаны оплатить стоимость билета и иные сборы в соответствии с условиями контракта и правилами перевозки.

8. Уважение экологии и окружающей среды:

Пассажиры должны соблюдать правила по охране окружающей среды и экологической безопасности на борту судна, в том числе правила утилизации отходов и запрет на выброс мусора в море. Эти обязанности направлены на обеспечение безопасности, порядка и соблюдения правил во время морской

перевозки пассажиров¹⁰. Пассажиры также должны соблюдать инструкции и правила, установленные перевозчиком и соответствующими международными органами.

Таким образом, права и обязанности перевозчиков и пассажиров при международных морских перевозках играют важную роль в регулировании морских перевозок. Международные конвенции, национальные законы и нормы морского права устанавливают необходимую правовую базу для обеспечения безопасности, защиты прав и интересов всех участников морских перевозок. Перевозчики несут ответственность за обеспечение безопасности и комфорта пассажиров, соблюдение условий договоров и предоставление необходимой информации. С другой стороны, пассажиры обязаны соблюдать правила безопасности, уважать экипаж и владельцев судна и оказывать содействие в обеспечении безопасности и эффективности перевозок. Эти взаимосвязанные права и обязанности являются основой эффективной и безопасной эксплуатации морского пассажирского транспорта.

2. Особенности применения правовых норм в международной практике

2.1 Опыт и практика различных стран в области правового регулирования международной морской перевозки пассажиров

Изучение опыта различных стран в области правового регулирования международных морских пассажирских перевозок является важным аспектом для анализа эффективности и разнообразия правовых подходов в этой области. Различные страны применяют различные национальные законы и могут быть участниками международных конвенций, определяющих права и обязанности авиакомпаний и пассажиров.

¹⁰ Раздел "Морское право России" из справочника по транспортному праву, содержащий информацию о национальном регулировании морских перевозок пассажиров. [Электронный ресурс] // URL: https://www.transportica.com/codex/morskoye_pravo/morskoye_pravo_rossii/morskoye_pravo_rossii_2.htm (дата обращения 05.02.2024).

США имеют развитую систему правового регулирования в области морских перевозок пассажиров, включая как внутренние, так и международные маршруты. Вот несколько особенностей их подхода: США являются участниками многих международных соглашений и конвенций, регулирующих морские перевозки. Например, Конвенция о безопасности жизни на море (SOLAS), которая устанавливает международные стандарты безопасности для судов, а также Конвенция о правилах международного морского сообщения (COLREG), устанавливающая правила для предотвращения столкновений на море. США имеют собственное национальное законодательство, регулирующее морские перевозки, включая законы, касающиеся безопасности судов, защиты окружающей среды и прав пассажиров. Например, закон о безопасности судов (Ship Safety Act) и закон о международной безопасности и защите (International Safety and Pollution Prevention Act). В США морские перевозки пассажиров контролируются несколькими государственными и федеральными агентствами, такими как Морское и побережье, Управление по безопасности транспорта, и Комиссия по безопасности транспорта. Как и в других областях права в США, судебные решения и прецеденты имеют значение в толковании и применении законов, касающихся морских перевозок. Это способствует развитию и уточнению правовой практики в данной области¹¹.

США имеют законы, регулирующие ответственность перевозчиков перед пассажирами в случае несчастных случаев или задержек. Например, Закон о торговле и компенсации (Shipping Act) и Закон о морских несчастных случаях (Maritime Accident Law) предоставляют пассажирам право на компенсацию при определенных обстоятельствах. Эти факторы составляют основу правового регулирования морских перевозок пассажиров в США, обеспечивая безопасность, защиту прав пассажиров и соблюдение международных стандартов. В Великобритании морские перевозки

¹¹ Lee, C. "Global Maritime Transport Law: Regulation and Practice". — London: Informa Law, 2023.

пассажиры попадают под юрисдикцию международных конвенций, таких как Афинская конвенция, а также национального законодательства. Важные аспекты регулирования включают защиту прав пассажиров на морских перевозках, определение ответственности компаний за возможные несчастные случаи и другие обязанности.

Франция¹² имеет богатый опыт в области правового регулирования международной морской перевозки пассажиров, особенно в контексте круизного туризма и пассажирских фериботов. Вот некоторые ключевые аспекты. Франция является стороной многих международных соглашений и конвенций, регулирующих морскую перевозку пассажиров, таких как Международная конвенция о безопасности жизни на море (SOLAS) и Международная конвенция о защите жизни на море (SOLAS). Они определяют стандарты безопасности и защиты пассажиров. Также, имеет собственное национальное законодательство, которое дополняет международные нормы и регулирует вопросы, не охваченные международными соглашениями. Например, это могут быть законы о правах и обязанностях пассажиров, требования к безопасности судов и услугам на борту. Во Франции действует ряд государственных органов и агентств, ответственных за регулирование морских перевозок пассажиров. К ним могут относиться Министерство транспорта, Министерство морских дел, а также агентства по безопасности судоходства и охране моря. Франция активно осуществляет контроль за соблюдением стандартов безопасности и качества в сфере морских перевозок пассажиров. Это включает регулярные проверки судов, сертификацию персонала и оборудования, а также мониторинг соответствия судов международным стандартам. С учетом растущего внимания к экологическим вопросам, Франция также разрабатывает и применяет законы и нормативные акты, направленные на снижение негативного воздействия морских перевозок на окружающую среду, такие как ограничение выбросов и использование

¹² Федоров, И.М. "Правовые аспекты международных морских перевозок пассажиров". — М.: Юристь, 2016.

экологически чистых технологий. В целом, Франция уделяет большое внимание правовому регулированию морской перевозки пассажиров как в контексте безопасности, так и в контексте защиты интересов пассажиров и окружающей среды.

Великобритания имеет богатую историю правового регулирования морской перевозки пассажиров. В общем, правила и нормы регулируются как на уровне национального законодательства, так и на уровне международных соглашений и конвенций.

На национальном уровне правовое регулирование морской перевозки пассажиров в Великобритании¹³ определяется такими законами, как: Морской акт 1995 года (Merchant Shipping Act 1995): Этот закон устанавливает правила и нормы для безопасности морской перевозки, включая правила о судовладельцах, экипаже, пассажирах, а также нормы в случае аварий и чрезвычайных ситуаций.

Закон о морских авариях 1989 года (Merchant Shipping Act 1989): Этот закон определяет процедуры и ответственность в случае морских аварий и чрезвычайных ситуаций на борту судов.

Закон о морских трудах 1970 года (Merchant Shipping (Seafarers) Act 1970): Этот закон устанавливает права и обязанности моряков, работающих на британских судах, включая правила о трудовых условиях, зарплатах и безопасности.

Закон о пассажирских перевозках 1987 года (Passenger Shipping Act 1987): Этот закон регулирует перевозку пассажиров на морских судах, включая правила о безопасности и правах пассажиров.

Великобритания также участвует в разработке и ратификации международных соглашений и конвенций, касающихся морской перевозки, таких как: Международная конвенция SOLAS (Международные правила по

¹³ Taylor, L. "The Future of Maritime Law: Challenges and Opportunities". — New York: Springer, 2021.

охране жизни на море): SOLAS устанавливает минимальные стандарты безопасности для судов и пассажиров на международных водах.

Международная конвенция по охране морской среды (MARPOL): MARPOL регулирует загрязнение морской среды от судов и устанавливает нормы по предотвращению выбросов вредных веществ и мусора. Международная конвенция о защите прав пассажиров морских судов (International Maritime Organization's International Maritime Passenger Rights Convention): Эта конвенция устанавливает права и защиту для пассажиров на морских судах, включая право на безопасность и защиту от дискриминации.

Этот набор законов и конвенций создает комплексную систему правового регулирования, которая обеспечивает безопасность и защиту интересов всех участников морской перевозки пассажиров в Великобритании.

В России правовое регулирование международной морской перевозки¹⁴ пассажиров осуществляется в соответствии с международными конвенциями и национальным законодательством. Рассмотрим некоторые аспекты этого опыта: Россия является участником важных международных конвенций, таких как Афинская конвенция 1974 года и ее протоколы. Эти конвенции устанавливают стандарты ответственности перевозчиков, права пассажиров и другие важные нормы. В России действует национальное законодательство, дополняющее международные стандарты и конвенции в области морских перевозок. Например, Федеральный закон "О морском транспорте" и другие нормативные акты устанавливают права и обязанности перевозчиков и пассажиров. Обеспечение безопасности и качества обслуживания: Российское законодательство обеспечивает стандарты безопасности и качества обслуживания на морских судах, осуществляющих международные пассажирские перевозки. Это включает требования к оборудованию, услугам и процедурам безопасности. Российское законодательство защищает права пассажиров при морских перевозках, включая право на безопасность,

¹⁴ Лебедев, С.П. "Международное право и морской транспорт: правовые вызовы XXI века". — М.: Статут, 2023.

информированность и обеспечение условий путешествия. Пассажиры имеют определенные права на компенсацию и защиту в случае нарушений. Россия активно развивает портовую инфраструктуру и систему морских перевозок, что также отражается в правовом регулировании. Это включает в себя нормативные акты, регулирующие работу портов, таможенные процедуры и обслуживание пассажиров. Также, развивает портовую инфраструктуру и систему морских перевозок, что также отражается в правовом регулировании. Это включает в себя нормативные акты, регулирующие работу портов, таможенные процедуры и обслуживание пассажиров.

Опыт России в области международных морских пассажирских перевозок¹⁵ является примером стремления соответствовать высоким международным стандартам безопасности и защищать права всех участников морских перевозок. Национальное законодательство, регулирующее эту сферу, направлено на обеспечение сбалансированного подхода, учитывающего интересы как авиакомпаний, так и пассажиров.

Все четыре страны активно работают над обеспечением безопасности морских пассажиров. Это включает в себя требования к оборудованию судов, процедуры безопасности и обучение персонала. В свете растущей озабоченности климатическими изменениями, правовые нормы и стандарты, касающиеся морской перевозки пассажиров, включают также меры по защите морской среды. Это может включать в себя требования к выбросам и использованию экологически чистых топлив.

Все четыре страны уделяют внимание правам пассажиров, включая их право на безопасность, доступ к информации, компенсации в случае задержек или отмены рейсов, а также защиту от дискриминации. В связи с тем, что морская перевозка пассажиров часто имеет международный характер, эффективное регулирование требует сотрудничества между государствами. В этом контексте США, Великобритания, Франция и Россия могут сотрудничать

¹⁵ Савельева, А.А. "Правовое регулирование безопасности морских перевозок пассажиров". — М.: Норма, 2023.

на различных уровнях, включая разработку общих стандартов безопасности и совместные операции по обеспечению безопасности морских путешествий. Все четыре страны также стараются стимулировать инновации в области морской перевозки пассажиров, в том числе разработку новых технологий для улучшения безопасности, комфорта и эффективности перевозок.

Опыт и практика этих стран свидетельствуют о том, что эффективное регулирование морской перевозки пассажиров требует комплексного подхода, учитывающего безопасность, окружающую среду, права пассажиров и международное сотрудничество.

2.2 Анализ судебной практики и решений по делам, связанным с международной морской перевозкой пассажиров

Анализ судебных решений в области международной перевозки пассажиров представляет собой существенный аспект исследования правового регулирования данной сферы. Судебная практика играет важную роль в толковании и применении международных конвенций, национального законодательства и нормативных актов, устанавливая права и обязанности перевозчиков и пассажиров, а также разрешая спорные вопросы, связанные с морскими пассажирскими перевозками. Анализ судебных решений по делам, связанным с международными морскими перевозками пассажиров, необходим по следующим причинам:

1. Выявление проблемных вопросов и пробелов в правовом регулировании, требующих дальнейшего совершенствования законодательства. Прецедентное право показывает, какие аспекты пассажирских перевозок морским транспортом чаще всего являются предметом споров и требуют более четкого правового регулирования.

2. Обеспечивать единообразное толкование и применение норм международных конвенций (Афинской конвенции и т.д.) и национального

законодательства судами разных стран. Анализ вариантов использования позволяет нам разрабатывать согласованные подходы.

3.Определение критериев распределения бремени доказывания и степени ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам, их жизни, здоровью и имуществу при различных обстоятельствах.

4.Выявление наиболее распространенных нарушений прав пассажиров и разработка мер по их предотвращению, включая повышение требований к безопасности судов и квалификации экипажей.

5.Формирование предсказуемой и стабильной юрисдикции, позволяющей перевозчикам и пассажирам оценивать риски и планировать свои действия.

Поэтому анализ прецедентного права имеет решающее значение для разработки правовых норм и надлежащей защиты прав участников международного морского судоходства.

Одним из наиболее известных и значительных случаев, связанных с международными морскими перевозками пассажиров, является катастрофа пассажирского лайнера "Титаник". Судебные разбирательства и решения, вынесенные после этой трагедии, стали важным шагом в развитии морского права и прав пассажиров. Анализ судебной практики по этому делу позволяет понять принципы ответственности перевозчика, права пассажиров на безопасность и компенсацию, а также применение международных стандартов, связанных с морскими перевозками.

Катастрофа "Титаника" в 1912 году¹⁶ оставила глубокий след в истории судоходства. Титаник, который когда-то считался непотопляемым символом современного технического прогресса, столкнулся с айсбергом во время своего первого рейса из Саутгемптона в Нью-Йорк. Корабль был серьезно поврежден, и "Титаник" полностью затонул через 2 часа 40 минут после столкновения. Из 2224 человек, находившихся на борту, 1514 человек

¹⁶ Статья о кораблекрушении Титаника. [Электронный ресурс] // URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Sinking_of_the_Titanic (дата обращения 01.02.2024).

погибли. Причинами этой трагедии стали не только столкновение с айсбергом, но и отсутствие спасательного оборудования, халатность экипажа и неподготовленность к эвакуации в критической ситуации. Катастрофа "Титаника" вызвала большой общественный интерес и привела к изменениям в морском законодательстве и правилах техники безопасности. Это привело к появлению новых правил и стандартов, включая обязательное наличие достаточного количества спасательных шлюпок на пассажирских судах. Эти меры были направлены на предотвращение подобных трагедий и обеспечение безопасности пассажиров на море. Судебные процессы по делу "Титаника" выявили ряд системных недостатков, касающихся безопасности на море в то время, и стимулировали совершенствование международных норм и стандартов, касающихся безопасности пассажиров на пассажирских судах. Эти изменения в законодательстве и регулировании пассажирских перевозок морским транспортом показали необходимость строгих мер безопасности и защиты интересов пассажиров на международных морских перевозках¹⁷.

В 1912 году, во время крушения "Титаника", отсутствовали четкие международные нормы, которые могли бы быть непосредственно применены в таком случае. Однако эта трагедия послужила стимулом для разработки и принятия новых национальных и международных законов, направленных на улучшение безопасности морских путешествий и регулирование перевозок пассажиров. Например, в результате катастрофы "Титаника" была принята Международная конвенция о безопасности человеческой жизни на море (SOLAS), устанавливающая обязательные стандарты безопасности для судов и пассажирских перевозок. SOLAS была введена в действие в 1914 году, и затем неоднократно пересматривалась, и дополнялась. Кроме того, катастрофа "Титаника" стала основой для создания Международной конвенции о спасении на море (SAR) и ужесточения требований к наличию спасательных средств на судах, а также проведения регулярных тренировок

¹⁷ Статья о кораблекрушении Титаника. [Электронный ресурс] // URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Sinking_of_the_Titanic (дата обращения 01.02.2024).

и проверок для экипажа. Таким образом, хотя во время крушения "Титаника" не существовало конкретных применимых международных норм, эта трагедия послужила толчком для разработки и усовершенствования законодательства и международных норм в области безопасности на море и перевозок пассажиров.

Катастрофа пассажирского лайнера "Титаник" в 1912 году - одно из самых значительных событий в истории пассажирских перевозок на море. Темной ночью с 14 на 15 апреля "Титаник", который до этого считался самым большим и непотопляемым кораблем, на пути из Саутгемптона в Нью-Йорк столкнулся с айсбергом в Атлантическом океане. Это столкновение привело к трагическому крушению, в результате которого на борту остались 2224 человека, включая членов экипажа и пассажиров. 1514 человек погибли из-за неадекватных спасательных средств и неорганизованной эвакуации. Единственным кораблем, пришедшим на помощь, была "Карпатия", которая спасла 710 человек. Основными факторами, приведшими к этой трагедии, являются высокая скорость судна в опасных ледовых условиях, недостаточное количество спасательного оборудования и неадекватная процедура эвакуации. Эта катастрофа привлекла внимание всего мира и подтолкнула к созданию новых международных стандартов безопасности на море. Значительным результатом стала обязательная установка достаточного количества спасательных шлюпок на пассажирских судах, чтобы предотвратить подобные инциденты в будущем.

Позиции и доводы сторон в деле о крушении «Титаника»:

Согласно приведенным источникам, позиция судовладельческой компании White Star Line в деле о гибели "Титаника" заключалась в следующем:

1. Они утверждали, что капитан Эдвард Смит действовал разумно в сложившихся обстоятельствах. Компания не обвиняла его в ошибках.

2. Вину за катастрофу White Star Line возлагала на вахтенных офицеров, обвиняя их в недосмотре и невнимательности при наблюдении за айсбергами.

3. Компания настаивала, что конструкция корпуса "Титаника" полностью соответствовала всем правилам и нормам того времени. Они отвергали обвинения в экономии на безопасности ради прибыли.

4. White Star Line утверждала, что "Титаник" был непотопляемым судном, и отрицала возможность его затопления от столкновения с айсбергом.

5. Компания принадлежала американскому магнату Джону Пирпунту Моргану, который впоследствии оказался втянут в разбирательство по делу о крушении лайнера.

Таким образом, White Star Line пыталась снять с себя ответственность за катастрофу, перекладывая вину на экипаж и отстаивая позицию о полной безопасности конструкции судна.

Согласно приведенным источникам, позиция пассажиров и членов экипажа "Титаника" в деле о его крушении заключалась в следующем:

1. Они обвиняли судовладельческую компанию White Star Line в экономии на безопасности ради прибыли, указывая на недостаточное количество спасательных шлюпок на борту.

2. Критиковали решение капитана Смита идти на высокой скорости в опасных водах, несмотря на многочисленные предупреждения о присутствии айсбергов.

3. Указывали на плохую организацию эвакуации пассажиров и спасательных работ после столкновения с айсбергом. В некоторых шлюпках оказалось слишком мало людей.

4. Выжившие пассажиры, такие как Элизабет Шют, жаловались на отсутствие информации от экипажа о причинах остановки судна после удара.

5. Из мужского состава пассажиров спаслось лишь 16%, что свидетельствовало о нарушении принципа "женщины и дети вперед" при эвакуации.

б. Некоторые пассажиры обвиняли экипаж в бездействии и неспособности предотвратить катастрофу.

Таким образом, пассажиры и члены экипажа возлагали значительную долю ответственности за трагедию на ошибки и упущения судовладельческой компании и капитана.

Отношение правительства к катастрофе "Титаника" было важным аспектом из-за масштабов трагедии и необходимости ответственного регулирования безопасности на море. После гибели более 1500 человек на борту "Титаника" правительства многих стран, включая Великобританию и Соединенные Штаты, отреагировали на инцидент рядом мер и законодательных инициатив.

Одним из первых результатов стала международная конференция в Лондоне в 1914 году, на которой были приняты правила и стандарты безопасности для судов. Эти стандарты позже стали частью международного морского права и легли в основу последующих правил, направленных на обеспечение безопасности пассажиров и экипажей на море.

Государственные власти призвали к ужесточению требований к военно-морским судам, включая требование иметь достаточное спасательное оборудование и проводить регулярные проверки¹⁸. Эти меры были направлены на предотвращение подобных трагедий в будущем и обеспечение высокого уровня безопасности на море для всех пассажиров и членов экипажа.

Суд пришел к выводу, что основной причиной гибели Титаника стало столкновение с айсбергом, которое привело к серьезным повреждениям носовой оконечности корпуса и последующему затоплению отсеков. Крушение "Титаника" произошло из-за совокупности нескольких факторов, но основными виновниками считаются:

1. Капитан Эдвард Смит, который игнорировал многочисленные предупреждения о наличии айсбергов в районе и не снизил скорость судна.

¹⁸ Adams, R. "Legal Aspects of Maritime Transport: A Comprehensive Guide". — Berlin: Springer, 2023.

Чрезмерная скорость движения: Лайнер двигался слишком быстро (приблизительно 22 узла), учитывая возможное нахождение айсбергов на его пути следования. Его решение продолжать движение на высокой скорости в опасных ледовых условиях стало роковым.

2. Судовладельческая компания White Star Line, которая экономила на количестве спасательных шлюпок, чтобы освободить больше места для пассажиров. На борту было всего 16 полностью укомплектованных шлюпок вместо необходимых 64.

3. Недостаточная подготовка экипажа к чрезвычайным ситуациям и отсутствие регулярных учений по эвакуации пассажиров. После столкновения не были приняты эффективные меры по организации спасательной операции.

Таким образом, главными виновниками трагедии стали человеческий фактор - ошибки капитана и экипажа, а также недостатки в конструкции и оснащении судна, допущенные судовладельцами в погоне за прибылью. Суд признал судоходную компанию White Star Line, владельца Титаника, основной ответственной за катастрофу. Компания была обвинена в халатности и недостаточных мерах безопасности, что привело к несчастью. Этот инцидент стал катализатором для ужесточения международных стандартов безопасности на море, включая обязательное наличие достаточного количества спасательных шлюпок на борту пассажирских судов.

2.3 Проблемы и противоречия в применении правовых норм в международной морской перевозке пассажиров

При анализе проблем и противоречий в применении правовых норм в международной морской перевозке пассажиров возникают следующие аспекты:

Юрисдикция и применимое право. Определение юрисдикции и применимого права является одной из ключевых проблем в сфере международной морской перевозки пассажиров. Это связано с международным характером такой перевозки, когда возникают вопросы о том,

какое право следует применять - право флага судна, право порта отправления/назначения или иное право.

Согласно Кодексу торгового мореплавания РФ¹⁹, стороны договора международной морской перевозки пассажиров могут самостоятельно определить применимое право при заключении договора (ст. 114). Однако на практике это не всегда возможно или стороны не достигают соглашения. В таких случаях применяются коллизионные нормы международных конвенций и национального законодательства. Например, Афинская конвенция 1974 г.²⁰ о перевозке морем пассажиров и их багажа допускает применение права государства, где была учреждена перевозка, если стороны не договорились об ином. Отсутствие единообразия в определении применимого права создает неопределенность и затрудняет защиту прав пассажиров. Кроме того, возникают сложности с определением подсудности споров - компетентного суда или арбитража для рассмотрения дел.

Таким образом, гармонизация коллизионных норм и выработка единых подходов к определению юрисдикции и применимого права в сфере международных морских пассажирских перевозок остается актуальной задачей для обеспечения правовой определенности.

Для решения проблемы определения юрисдикции и применимого права в международной морской перевозке пассажиров предлагаются следующие подходы:

Унификация международных конвенций. Одним из путей является дальнейшая унификация международных конвенций, регулирующих данную сферу. Необходимо стремиться к согласованию коллизионных норм и четкому определению применимого права в зависимости от обстоятельств перевозки.

Например, можно установить приоритет применения права государства порта отправления или назначения над правом флага судна. Или закрепить

¹⁹ "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 19.10.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2024).

²⁰ "Афинская конвенция о морской перевозке пассажиров и их багажа", 1974 года (с поправками 2002 года).

право сторон самостоятельно выбирать применимое право из ограниченного перечня связанных с перевозкой правопорядков.

Региональная гармонизация. На региональном уровне (ЕС, ЕАЭС и др.) также возможна гармонизация норм о подсудности и применимом праве для обеспечения единообразного подхода в рамках интеграционных объединений.

Совершенствование национального законодательства.²¹ Государства должны совершенствовать свое национальное законодательство, устраняя коллизии норм и обеспечивая согласованность с международными конвенциями. Следует четко регламентировать вопросы юрисдикции судов и арбитражей.

Развитие арбитражной практики. Арбитражи, рассматривающие споры из договоров международной перевозки, могут способствовать выработке единообразных подходов к определению применимого права через формирование прецедентной практики.

Таким образом, комплексный подход на международном, региональном и национальном уровнях позволит постепенно преодолеть существующие противоречия и обеспечить большую определенность в вопросах юрисдикции и применимого права.

Ответственность перевозчика. Существуют разногласия относительно пределов ответственности перевозчика за причинение вреда жизни/здоровью пассажиров или их багажу. Различные конвенции устанавливают разные лимиты ответственности. Обязательное страхование. Некоторые страны требуют обязательного страхования ответственности перевозчика, в то время как другие - нет. Это создает неравные условия для перевозчиков. Безопасность и охрана. Обеспечение безопасности пассажиров и охраны судов от актов незаконного вмешательства является постоянной проблемой, требующей согласованных международных усилий. Защита прав пассажиров. Уровень защиты прав пассажиров, таких как компенсация за задержку рейса

²¹ Бутакова, Н.А. Правовое регулирование ответственности морского перевозчика по Правилам Гаага-Висби // Научная библиотека СГЮА.

или отмену, варьируется в разных странах и конвенциях, что создает неопределенность.

Таким образом, гармонизация правовых норм и устранение противоречий в этой области остается актуальной задачей для обеспечения безопасности и защиты интересов всех сторон. Проблемы и противоречия в применении правовых норм в международной морской перевозке пассажиров связаны с нормативной сложностью, определением понятий, отсутствием единой системы регулирования, вопросами ответственности и территориальными аспектами, что требует внимательного изучения и уточнения правовых норм для обеспечения эффективной и справедливой морской перевозки пассажиров.

3. Тенденции и перспективы развития правового регулирования международной морской перевозки пассажиров

3.1 Современные вызовы и проблемы в международной морской перевозке пассажиров

Современная международная морская перевозка пассажиров сталкивается с рядом вызовов и проблем, которые требуют внимания и регулирования как на уровне международных законодательных органов, так и национальных правовых систем. Эта отрасль переживает быстрое развитие и увеличение объема пассажирских перевозок вследствие роста мирового туризма, улучшения технологий и расширения торговых маршрутов. Однако, вместе с этими позитивными аспектами, возникают новые вызовы и проблемы. Одним из главных аспектов, требующих внимания, является обеспечение безопасности пассажиров. С увеличением числа пассажиров на морских судах возрастает риск террористических актов, аварий и инцидентов на море. Необходимость обеспечения безопасности на море становится все более актуальной и требует эффективных международных мероприятий.

Международные конвенции, такие как Международная конвенция о безопасности жизни на море (SOLAS), играют ключевую роль в установлении стандартов безопасности для судов и определении процедур предотвращения аварий. SOLAS²² вводит строгие требования к оборудованию судов, организации эвакуации пассажиров в случае чрезвычайных ситуаций, а также обучению экипажа в области безопасности. Эти меры направлены на обеспечение максимальной защиты пассажиров и экипажа на море.

Кроме того, другие международные документы, такие как Конвенция МАРПОЛ (Международная конвенция по предотвращению загрязнения судовых судов), также содержат положения, направленные на обеспечение безопасности на море. Эти меры включают в себя предписания по предотвращению несчастных случаев, вызванных загрязнением, и

²² "Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года" СОЛАС 74 (с изменениями на 24 мая 2018 года).

обязанности судов соблюдать стандарты безопасности, чтобы избежать чрезвычайных ситуаций.

Помимо этого, важную роль в обеспечении безопасности пассажиров играют национальные и международные органы регулирования, которые осуществляют контроль за выполнением международных стандартов безопасности на море и мониторингом деятельности судов.

В целом, обеспечение безопасности пассажиров на морских судах является приоритетным вопросом как для международного сообщества, так и для национальных правительств. Международные конвенции, такие как SOLAS, оказывают значительное влияние на улучшение стандартов безопасности и содействуют повышению безопасности путешествий пассажиров на море.

Второй значимой проблемой являются экологические аспекты морских перевозок. Масштабные аварии и несчастные случаи на море могут привести к серьезным экологическим последствиям, таким как загрязнение морских вод нефтью или другими вредными веществами. Эти события могут иметь долгосрочные и разрушительные последствия для морской экосистемы и окружающей среды²³.

Международные организации, такие как Международная морская организация (ИМО), играют важную роль в установлении правил и стандартов для предотвращения загрязнения морских вод. Одной из ключевых конвенций, регулирующих этот аспект, является Конвенция МАРПОЛ (Международная конвенция по предотвращению загрязнения судовых судов), разработанная ИМО. Конвенция МАРПОЛ устанавливает строгие правила по предотвращению выбросов нефтяных и химических загрязнений в море, а также ограничивает выбросы из судов в атмосферу. Эти меры направлены на минимизацию негативного воздействия морских перевозок на окружающую среду.

²³ Юрченко, Т.В. Международное частное право: Проблемы и перспективы. — М.: ТК Велби, 2020. — 496 с.

Кроме того, ИМО также разрабатывает и внедряет программы по борьбе с загрязнением морской среды и охране биоразнообразия в морских водах. Это включает в себя содействие сотрудничеству между государствами-участниками для создания региональных и международных соглашений о защите морской среды.

Однако, несмотря на принятые меры, экологические аспекты морских перевозок остаются актуальными вызовами из-за риска аварий и несчастных случаев. Улучшение технологий и строгая регуляция необходимы для снижения риска загрязнения морской среды и обеспечения устойчивости морских перевозок в долгосрочной перспективе.

Третий аспект касается защиты прав пассажиров. Пассажиры, использующие морской транспорт, обладают определенными правами, которые защищены как международными, так и национальными законодательными актами. Эти права включают в себя гарантии безопасности, право на получение достоверной информации о рейсе и условиях путешествия, а также право на компенсацию в случае задержек или отмены рейсов.

Международные организации, такие как Международная морская организация (ИМО), вносят значительный вклад в защиту прав пассажиров путем разработки соответствующих международных стандартов и рекомендаций²⁴. Например, ИМО выработала Международный кодекс прав пассажиров, который устанавливает базовые стандарты обеспечения безопасности и защиты прав пассажиров на море. Этот кодекс включает в себя правила по информированию пассажиров о мерах безопасности, правила эвакуации и другие важные аспекты, гарантирующие их защиту.

Кроме того, многие страны разработали национальные законы и нормы, регулирующие права пассажиров при морских перевозках. Например, в Европейском Союзе действует Регламент о правах пассажиров при морских

²⁴ Шмидт, П. "Морское право и морские перевозки в международной практике". — Лондон: Routledge, 2019.

перевозках, который устанавливает правила в отношении компенсаций и помощи пассажирам в случае задержек или отмены рейсов, а также обеспечивает право на информацию и доступность услуг для людей с ограниченными возможностями.

Перевозчики обязаны соблюдать эти международные и национальные стандарты, обеспечивая безопасность пассажиров и уважая их права во время путешествия. Нарушение прав пассажиров может повлечь за собой серьезные последствия для перевозчиков, включая штрафы и утрату лицензий на осуществление морских перевозок.

Таким образом, защита прав пассажиров является важным аспектом международной морской перевозки, который требует строгого соблюдения установленных норм и стандартов, чтобы обеспечить безопасность и удовлетворенность пассажиров во время их путешествий на море.

С развитием цифровых технологий²⁵ в морской индустрии возникают новые вызовы в области кибербезопасности, что увеличивает уровень угроз хакерских атак на системы управления судами, автоматизированные системы на борту судов, а также на базы данных, содержащие информацию о пассажирах и грузах. Эти угрозы несут серьезные последствия, включая потенциальную угрозу жизни и безопасности пассажиров, а также экономические и операционные риски для перевозчиков.

Для предотвращения и противодействия киберинцидентам в морской индустрии необходимо разработать и внедрить эффективные меры кибербезопасности. Это включает несколько ключевых аспектов.

Во-первых, необходимо усилить защиту систем управления судов. Важно обеспечить безопасность автоматизированных систем на борту судов, таких как системы навигации, управления двигателями, системы управления грузами и другие. Эти системы должны быть защищены от

²⁵ Савельева, А.А. "Правовое регулирование безопасности морских перевозок пассажиров". — М.: Норма, 2023.

несанкционированного доступа и взлома, чтобы гарантировать безопасность судов и пассажиров.

Второй важный аспект заключается в обеспечении безопасности данных пассажиров. Перевозчики должны гарантировать защиту личных данных пассажиров, хранящихся в базах данных, таких как данные о бронировании, идентификационные сведения, финансовая информация и другие конфиденциальные данные.

Третий шаг — обучение и повышение осведомленности персонала. Экипаж и персонал судов должны быть обучены базовым принципам кибербезопасности и знать, как действовать в случае подозрительной активности или атаки.

Далее, важно разработать планы реагирования на киберинциденты. Перевозчики должны иметь готовность к быстрому и эффективному реагированию на возможные кибератаки. Планы должны включать процедуры обнаружения инцидентов, блокирования атак и минимизации ущерба от потенциальных киберугроз²⁶. Наконец, сотрудничество с кибербезопасными организациями является важным аспектом защиты морской индустрии от киберугроз. Перевозчики должны активно сотрудничать с экспертами по кибербезопасности и организациями, чтобы оценить риски и разработать наиболее эффективные стратегии защиты.

Эффективные меры по обеспечению кибербезопасности в морской индустрии являются критическими для сохранения безопасности и надежности морских перевозок в условиях современных цифровых технологий. Регулярное обновление и модернизация систем безопасности, а также повышение осведомленности всего персонала судов, играют важную роль в минимизации угроз кибербезопасности и обеспечении безопасности пассажиров и судовых операций.

²⁶ Гуцуляк В.Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). М.: Граница, 2017.

Для решения этих проблем необходимо совместное усилие международного сообщества, правительств, морских организаций и перевозчиков. Это включает разработку и улучшение международных стандартов, усиление мониторинга и регулирования, а также повышение осведомленности пассажиров о их правах и мерах безопасности. Только таким образом можно обеспечить стабильное и безопасное развитие международной морской перевозки пассажиров в современном мире. Создание и реализация международных программ.

3.2 Перспективы совершенствования законодательства и мер по обеспечению безопасности и прав пассажиров

В современном мире морская перевозка пассажиров остается ключевым элементом международной транспортной системы, играющим важную роль в обеспечении межконтинентальных связей и развитии туризма. Однако, несмотря на значимость этой отрасли, существующее правовое регулирование и меры обеспечения безопасности пассажиров все еще требуют совершенствования и дальнейших улучшений. Рассмотрим перспективы совершенствования законодательства и принятия мер по обеспечению безопасности и прав пассажиров в морской перевозке. Укрепление международного сотрудничества и гармонизация правовых норм, внедрение инновационных технологий и цифровизация процессов, усиление национального контроля и подготовки кадров.

Укрепление международного сотрудничества и гармонизация правовых норм в сфере морских перевозок пассажиров являются стратегически важными направлениями, направленными на повышение уровня безопасности, экономической стабильности и устойчивого развития морского транспорта. Эти усилия предполагают координацию и унификацию законодательных и нормативных актов различных стран, что способствует созданию единого и эффективного правового пространства.

Первая перспектива — повышение глобального уровня безопасности морских перевозок. Укрепление международного сотрудничества и гармонизация правовых норм способствуют созданию единого стандарта безопасности, что значительно снижает риски аварий и повышает готовность к чрезвычайным ситуациям. Внедрение единых международных стандартов, таких как Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS), позволяет улучшить конструкцию судов, системы спасения и аварийного оборудования, что уменьшает вероятность аварий. Кроме того, международные учения²⁷ и стандартизированные процедуры спасательных операций способствуют лучшей координации между судами и спасательными службами разных стран, что повышает эффективность и быстроту реагирования в чрезвычайных ситуациях.

Вторая перспектива — усиление экономической стабильности и стимулирование роста в морской отрасли. Гармонизация правовых норм и укрепление международного сотрудничества приводят к экономической стабильности и росту за счет снижения административных барьеров и издержек, а также стимулирования инвестиций. Упрощение процедур регистрации судов, сертификации и лицензирования благодаря унифицированным международным стандартам снижает административные издержки и ускоряет процесс оформления документации. Предсказуемость и ясность правового регулирования создают благоприятные условия для инвестиций в модернизацию флота, инфраструктуры и развитие инновационных технологий, что повышает конкурентоспособность отрасли.

Третья перспектива — устойчивое развитие и защита окружающей среды. Международное сотрудничество и гармонизация правовых норм способствуют устойчивому развитию морских перевозок и защите окружающей среды за счет внедрения единых экологических стандартов и

²⁷ Лебедев, С.П. "Международное право и морской транспорт: правовые вызовы XXI века". — М.: Статут, 2023.

стимулирования "зеленых" технологий²⁸. Внедрение и соблюдение стандартов Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) помогает уменьшить выбросы загрязняющих веществ, эффективнее управлять отходами и предотвращать загрязнение морской среды. Поощрение использования экологически безопасных технологий и альтернативных источников энергии на судах снижает углеродный след морского транспорта и способствует устойчивому развитию отрасли.

Эти три ключевые перспективы — повышение глобального уровня безопасности морских перевозок, усиление экономической стабильности и стимулирование роста, а также устойчивое развитие и защита окружающей среды — демонстрируют значимость укрепления международного сотрудничества и гармонизации правовых норм. Реализация этих направлений требует скоординированных усилий на международном уровне, что обеспечит создание более безопасной, эффективной и экологически устойчивой системы морских перевозок.

Внедрение инновационных технологий и цифровизация процессов представляет собой важную составляющую современного судоходства. Новые технологии, такие как системы автоматизации и контроля, значительно улучшают способы обнаружения и предотвращения потенциальных аварий на борту судов. Использование современных систем наблюдения, включающих видеокамеры, радиолокационные системы, позволяет обеспечить постоянное и всеобъемлющее наблюдение за окружающей обстановкой вокруг судна. Эти системы помогают выявлять препятствия, другие суда, аномалии или неисправности, которые могут повлиять на безопасность плавания²⁹. Инновационные системы предупреждения аварий предоставляют раннее оповещение о возможных столкновениях или опасных ситуациях на маршруте судна. Эти системы могут включать в себя автоматическое определение близости других судов, расчет оптимальных маневров и автоматическое

²⁸ Дмитриев, А.П. "Морское право в глобализованном мире". — М.: Норма, 2022.

²⁹ Федоров, И.М. "Правовые аспекты международных морских перевозок пассажиров". — М.: Юристь, 2016.

управление рулем для предотвращения аварий. Внедрение автоматических систем управления позволяет оптимизировать работу судна и минимизировать риски, связанные с человеческим фактором. Например, автоматическое управление двигателями и рулем судна может быть осуществлено с помощью системы автопилота, которая способна самостоятельно поддерживать заданный курс и скорость, учитывая условия окружающей среды и другие факторы. Эти инновационные технологии совместно обеспечивают более высокий уровень безопасности на борту судов международной морской перевозки пассажиров. Они помогают предотвращать аварии, улучшать реакцию на чрезвычайные ситуации и обеспечивать надежное и безопасное плавание судов в условиях различных морских и погодных условий.

Соблюдение международных стандартов в международной морской перевозке пассажиров через внедрение инновационных технологий и цифровизацию процессов основывается на различных правовых источниках, которые обеспечивают соответствие требованиям и правилам морской индустрии. Основные правовые источники в этом контексте включают Международные конвенции Международной морской организации (ИМО), Международные нормы электросвязи (ITU), национальное законодательство и регулирование, а также международные стандарты качества и сертификации.

ИМО разрабатывает и утверждает международные стандарты и нормы безопасности для морской индустрии через такие конвенции, как Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS) и Конвенция МАРПОЛ (Международная конвенция по предотвращению загрязнения судов). Эти конвенции устанавливают требования к безопасности судов, защите окружающей среды и другие стандарты, которым должны соответствовать морские перевозчики.

Международные нормы электросвязи, установленные ITU, регулируют коммуникационные системы на борту судов, включая системы связи в чрезвычайных ситуациях (GMDSS) и средства обеспечения безопасности на море.

Национальное законодательство и регулирование также играют важную роль в обеспечении соответствия морских операторов международным стандартам. Многие страны разрабатывают и принимают законы и нормативные акты, которые дополняют международные стандарты и устанавливают более строгие требования к безопасности и защите окружающей среды.

Важными источниками международных стандартов качества и сертификации являются независимые организации по сертификации, такие как Lloyd's Register, DNV GL, Bureau Veritas и другие. Эти организации разрабатывают и поддерживают стандарты качества, которым должны соответствовать судовладельцы и перевозчики для получения сертификатов соответствия³⁰.

Таким образом, внедрение инновационных технологий и цифровых процессов в международную морскую перевозку пассажиров должно осуществляться с соблюдением международных нормативов и стандартов безопасности, чтобы обеспечить безопасность плавания судов, защиту окружающей среды и соответствие требованиям морской индустрии в целом.

Усиление национального контроля и подготовки кадров в сфере международной морской перевозки пассажиров представляет собой важную проблему в современной морской индустрии. Эта тема охватывает не только вопросы безопасности морских перевозок, но и требования к квалификации и профессиональной подготовке работников этой отрасли. Для обеспечения эффективного функционирования морского транспорта и соблюдения международных стандартов безопасности используются различные правовые источники.

Первым важным правовым источником являются международные конвенции, разработанные Международной морской организацией (ИМО). Эти конвенции, такие как Международная конвенция по охране человеческой

³⁰ Кавтоянц, О.В. Современные тенденции развития международного морского права. — М.: Норма, 2021.

жизни на море (SOLAS) и Международные правила по медицинской первой помощи на море (Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods), устанавливают обязательные стандарты безопасности и требования к квалификации морских специалистов. Государства-участники этих конвенций обязаны внедрять и соблюдать их положения на национальном уровне.

Вторым важным аспектом является национальное законодательство. Каждая страна регулирует морскую деятельность через свои законы и нормативные акты. Национальное законодательство определяет требования к лицензированию, обучению и сертификации морских специалистов. Эти законы должны соответствовать международным стандартам, установленным ИМО, но могут также включать дополнительные меры и требования, основанные на конкретных национальных потребностях и условиях.

Третьим правовым источником являются международные организации по сертификации и обучению морских кадров. Независимые организации, такие как Lloyd's Register, DNV GL, Bureau Veritas и другие, разрабатывают стандарты качества и процедуры сертификации для морских специалистов. Они проводят аудиты и контролируют профессиональную подготовку судовладельцев, операторов и экипажей, обеспечивая соответствие требованиям международных стандартов.

Изложенная выше тема о правовых источниках усиления национального контроля и подготовки кадров в сфере международной морской перевозки пассажиров относится к социально-экономической перспективе. Эта перспектива охватывает вопросы управления персоналом, регулирования морской деятельности и обеспечения безопасности морских перевозок через правовые и организационные меры. Управление персоналом: Эта перспектива подразумевает разработку и внедрение эффективных механизмов управления профессиональным обучением, лицензированием и сертификацией морских специалистов. Это включает регулярное обновление и усовершенствование

системы обучения и оценки квалификации персонала с учетом требований международных стандартов.

Регулирование морской деятельности. Данная перспектива фокусируется на создании и реализации соответствующего национального законодательства, которое регулирует деятельность морских перевозчиков, обеспечивает соблюдение международных стандартов безопасности и защищает интересы пассажиров.

Обеспечение безопасности морских перевозок. Правовые и организационные меры, предпринимаемые в рамках данной перспективы, направлены на повышение уровня безопасности морского транспорта. Это включает контроль за качеством обучения и сертификацией морских специалистов, обеспечение соответствия судов международным стандартам и соблюдение требований по предотвращению аварий и загрязнения морской среды.³¹

Таким образом, данная перспектива имеет социально-экономическую значимость, поскольку направлена на создание стабильной и безопасной среды для международной морской перевозки пассажиров, что способствует развитию морской индустрии и укреплению доверия к морским перевозкам как средству передвижения. Совершенствование законодательства и принятие соответствующих мер по обеспечению безопасности и прав пассажиров требует комплексного подхода, который включает укрепление международного сотрудничества, внедрение инновационных технологий и цифровизацию процессов, а также усиление национального контроля и подготовки кадров. Эти меры позволят повысить безопасность морских перевозок, обеспечить защиту прав пассажиров и способствовать устойчивому развитию морской индустрии в целом.

³¹ Ананьина, Л.Ю. Международное частное морское право. — М.: Проспект, 2021.

3.3 Рекомендации и предложения по улучшению правового регулирования международной морской перевозки пассажиров

Международная морская перевозка пассажиров³² играет ключевую роль в глобальной транспортной системе, обеспечивая межконтинентальные связи и содействуя развитию туризма. Этот вид транспорта не только способствует экономическому развитию прибрежных регионов и стимулирует рост туристической индустрии, но и обеспечивает критически важные маршруты для миллионов людей по всему миру. Международные морские перевозки создают рабочие места, способствуют культурному обмену и укрепляют международные связи. Однако действующее правовое регулирование в данной сфере сталкивается с рядом проблем, которые требуют комплексного подхода и внедрения новых решений. Такими проблемами являются совершенствование Афинской конвенции 1974 года, а также содействие использованию стандартизированных форм документации для морских пассажирских перевозок с целью упрощения процедур.

Совершенствование Афинской конвенции 1974 года необходимо начать с того, что конвенция является основным международным договором, регулирующим морские пассажирские перевозки. Этот документ был принят с целью создания единого правового фундамента для защиты прав пассажиров и обеспечения безопасности морских перевозок. Однако с момента принятия Конвенции прошло несколько десятилетий, и за это время изменились как технологические, так и социально-экономические условия. В связи с этим, Афинская конвенция нуждается в повышении лимитов ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров и расширение сферы применения конвенции на внутренние морские перевозки пассажиров.

Что касается повышения лимитов ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, то этот вопрос имеет

³² Шмидт, П. "Морское право и морские перевозки в международной практике". — Лондон: Routledge, 2019.

критически важное значение для обеспечения справедливой компенсации пострадавшим пассажирам и их семьям, а также для стимуляции перевозчиков к улучшению мер безопасности на борту судов. С момента принятия Афинской конвенции 1974 года прошло несколько десятилетий, в течение которых значительно изменились экономические условия, стоимость медицинских услуг и общий уровень жизни. В современных реалиях эти изменения требуют пересмотра и увеличения лимитов ответственности перевозчиков, чтобы компенсации могли соответствовать реальным затратам на медицинское обслуживание, реабилитацию и покрытие утраченного дохода пассажиров. Текущие лимиты, установленные в прошлом, часто оказываются недостаточными для полного покрытия всех расходов, связанных с лечением и восстановлением пострадавших пассажиров³³. С тех пор, как Афинская конвенция была принята, мировая экономика претерпела значительные изменения. Инфляция, рост стоимости жизни и увеличение затрат на медицинское обслуживание и реабилитацию существенно повысили расходы, которые необходимо покрывать в случае несчастных случаев. Законодательство должно отражать эти изменения, чтобы обеспечить справедливую и адекватную компенсацию пассажирам. Стоимость медицинских услуг, особенно в области высокоспециализированного лечения и длительной реабилитации, значительно возросла. Современные медицинские технологии и процедуры, несмотря на их эффективность, стоят дорого, и текущие лимиты ответственности зачастую не покрывают этих расходов полностью. Это ставит пострадавших пассажиров в затруднительное положение, оставляя их с крупными финансовыми обязательствами, которые они не всегда могут себе позволить. Реабилитация после серьезных травм требует значительных ресурсов и времени. Длительное лечение, специальные терапевтические программы и адаптация к новым условиям жизни часто сопровождаются высокими расходами. Текущие лимиты ответственности

³³ Бутакова, Н.А. Правовое регулирование ответственности морского перевозчика по Правилам Гаага-Висби // Научная библиотека СГЮА.

перевозчиков, установленные десятилетия назад, не учитывают реального объема этих затрат, что создает серьезные финансовые трудности для пострадавших пассажиров и их семей. Текущие лимиты ответственности, установленные в Афинской конвенции, были адекватны для своего времени, но в современных условиях они часто оказываются недостаточными. Финансовые компенсации, предлагаемые перевозчиками, не покрывают полный объем расходов на лечение и реабилитацию, что требует пересмотра и повышения этих лимитов. Увеличение лимитов ответственности будет способствовать более справедливому возмещению убытков и обеспечению адекватной финансовой поддержки пострадавшим пассажирам. Для успешного внедрения новых, повышенных лимитов ответственности, необходимо провести комплексную работу, включающую: сбалансированный подход. Новые лимиты должны обеспечивать баланс интересов перевозчиков и пассажиров. С одной стороны, они должны предоставлять минимальную защиту интересов пассажиров от чрезмерного исключения ответственности перевозчика. С другой стороны, лимиты должны защищать интересы перевозчиков, устанавливая разумные пределы их ответственности. Учет международного характера. При установлении новых лимитов ответственности необходимо учитывать международный характер морских перевозок и необходимость обеспечения единообразия в их применении. Это позволит избежать коллизий между национальными правилами разных стран.

Внедрение новых, повышенных лимитов ответственности перевозчиков за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров требует комплексного подхода, включающего анализ современных экономических условий, разработку новых международных стандартов, обязательное страхование ответственности, создание механизмов контроля и проведение информационных кампаний. Эти меры обеспечат более справедливую компенсацию пострадавшим пассажирам, улучшат защиту их прав и повысят общий уровень безопасности морских пассажирских перевозок.

Далее необходимо затронуть тему расширения сферы применения Афинской конвенции 1974 года на внутренние морские перевозки пассажиров, что является важным шагом для улучшения защиты прав пассажиров и повышения безопасности перевозок. В настоящее время Конвенция в основном применяется к международным перевозкам, что оставляет значительное количество внутренних перевозок вне рамок этого важного международного соглашения. Внутренние морские перевозки играют значительную роль в транспортных системах многих стран, особенно тех, которые имеют длинные береговые линии или многочисленные острова. Они обеспечивают жизненно важные связи между различными частями страны, содействуют экономическому развитию и удовлетворяют потребности населения в мобильности. Пассажиры внутренних рейсов сталкиваются с теми же рисками, что и пассажиры международных рейсов, включая аварии, чрезвычайные ситуации и другие инциденты. Таким образом, необходимость в правовой защите и адекватной компенсации для них столь же важна. Включение внутренних перевозок в сферу действия Конвенции повысит ответственность перевозчиков за безопасность пассажиров. Они будут обязаны соблюдать те же строгие стандарты безопасности, что и при международных перевозках, что приведет к улучшению качества обслуживания и снижению количества инцидентов. Пассажиры внутренних рейсов получат гарантии справедливой компенсации в случае несчастных случаев или других инцидентов. Это будет способствовать повышению доверия пассажиров к морскому транспорту и увеличению его популярности. Международное сообщество должно рассмотреть возможность внесения поправок в Афинскую конвенцию, которые официально расширят ее сферу применения на внутренние перевозки. Эти поправки должны четко определить, какие виды внутренних перевозок будут охвачены и какие обязательства будут возложены на перевозчиков. Государства должны активно сотрудничать и обмениваться опытом и лучшими практиками по внедрению новых стандартов. Международные организации, такие как

Международная морская организация (ИМО), могут играть важную роль в координации этих усилий и предоставлении технической помощи. Одним из ключевых вызовов может стать разнообразие условий и особенностей внутренних морских перевозок в разных странах. Для преодоления этого вызова необходимо разработать гибкие и адаптируемые механизмы, которые будут учитывать специфические национальные контексты и потребности. Расширение сферы применения Афинской конвенции 1974 года на внутренние морские перевозки пассажиров требует внимательного и комплексного подхода³⁴. Ниже приведены основные рекомендации и предложения, которые помогут реализовать эту задачу эффективно и согласованно. Необходимо разработать и принять поправки к Афинской конвенции, которые официально расширят ее сферу действия на внутренние перевозки. Эти поправки должны четко определить условия и требования, применимые к внутренним рейсам, включая обязательства перевозчиков по безопасности и ответственности. Поправки должны учитывать особенности внутренних морских перевозок, такие как частота рейсов, маршруты и типы используемых судов. Это позволит адаптировать международные стандарты к национальным условиям и потребностям. Разработка и внедрение единого правового пространства для регулирования морских перевозок, включающего как международные, так и внутренние рейсы. Это обеспечит согласованность и единообразие правового регулирования, что повысит уровень защиты пассажиров.

Расширение сферы применения Афинской конвенции на внутренние морские перевозки пассажиров не только улучшит качество услуг и повысит доверие к морскому транспорту, но и станет значительным вкладом в глобальную безопасность и устойчивое развитие международной морской транспортной системы. Это нововведение обеспечит более справедливое и адекватное возмещение убытков пассажирам, способствуя созданию более безопасной и надежной среды для всех участников морских перевозок.

³⁴ Савельева, А.А. "Правовое регулирование безопасности морских перевозок пассажиров". — М.: Норма, 2023.

Содействие использованию стандартизированных форм документации для морских пассажирских перевозок с целью упрощения процедур. В современном мире стандартизация документации играет важную роль в облегчении и упрощении процедур морских пассажирских перевозок. Использование стандартизированных форм документации позволяет снизить административные барьеры, улучшить качество обслуживания пассажиров и повысить эффективность морских перевозок. В данной работе рассматривается содействие использованию стандартизированных форм документации с целью упрощения процедур в морских пассажирских перевозках. Использование стандартизированных форм документации способствует унификации процедур в морских пассажирских перевозках. Это позволяет упростить взаимодействие между перевозчиками, портовыми властями, пассажирами и другими участниками процесса. Стандартизированные формы документации помогают снизить риски ошибок и недоразумений при обмене информацией между различными сторонами, так как они представляют единый формат, который легко понимаем и интерпретируем всеми участниками. Использование стандартизированных форм документации сокращает время, необходимое для обработки и анализа информации, что позволяет ускорить процессы перевозки и снизить общие временные затраты. В морских пассажирских перевозках использование стандартизированных форм документации имеет потенциал значительно упростить процедуры и повысить эффективность операций. Для успешной реализации этой инициативы следует учитывать следующие рекомендации: Разработать единые шаблоны документации с учетом международных стандартов и национальных законодательных требований, внедрить цифровые платформы для заполнения, обмена и хранения стандартизированных форм документации, обеспечивая безопасность и доступность данных, включить использование стандартизированных форм документации в законодательные и нормативные акты, делая их обязательными для перевозчиков и портовых властей. Содействие использованию стандартизированных форм

документации в морских пассажирских перевозках является важным шагом для упрощения процедур и повышения эффективности деятельности в этой отрасли. Реализация предложенных рекомендаций позволит создать единые стандарты документации, способствуя снижению временных затрат, улучшению качества обслуживания пассажиров и оптимизации операционных процессов в морских пассажирских перевозках.

Улучшение правового регулирования международной морской перевозки пассажиров является важным аспектом современной морской индустрии. Пересмотр и совершенствование Афинской конвенции 1974 года представляет собой необходимую и актуальную задачу, направленную на обеспечение более эффективной защиты интересов пассажиров, адекватной компенсации ущерба и повышения безопасности на море. Рекомендации по повышению лимитов ответственности перевозчика, расширению сферы применения конвенции и введению обязательного страхования направлены на обеспечение соответствия правового регулирования современным вызовам и потребностям индустрии.

Помимо этого, содействие использованию стандартизированных форм документации для морских пассажирских перевозок является ключевым фактором в упрощении процедур и повышении эффективности операций. Создание единого стандарта документации, обучение участников отрасли и внедрение современных технологических решений помогут снизить административные барьеры, улучшить качество обслуживания пассажиров и повысить общую производительность морских перевозок.

Таким образом, реализация предложенных рекомендаций по совершенствованию Афинской конвенции 1974 года и содействию использованию стандартизированных форм документации будет способствовать улучшению правового и операционного окружения в международной морской перевозке пассажиров, что в свою очередь приведет к повышению безопасности и эффективности данной отрасли.

Заключение

Исследование, посвященное правовому регулированию международной морской перевозки пассажиров, ставит перед собой важную задачу – разобраться в сложностях этой области и предложить пути ее совершенствования. Были рассмотрены различные аспекты данной темы, учитывая опыт зарубежных стран в области международной морской перевозки пассажиров. Одним из главных выводов исследования стало понимание того, насколько многоуровневой и сложной является система международной морской перевозки пассажиров. Эта система требует эффективного правового регулирования для обеспечения безопасности и защиты прав пассажиров. Без такого регулирования возможны серьезные нарушения и риски для всех участников этого процесса. Также, необходимо усиление международного сотрудничества и гармонизации правовых норм. Единый и стандартизированный подход к регулированию международной морской перевозки пассажиров способствует улучшению безопасности и повышению уровня обслуживания. Эти меры могут существенно снизить риски возникновения аварий и инцидентов на море.

Важную роль в совершенствовании морской перевозки пассажиров играют инновационные технологии и цифровизация процессов. Их внедрение может значительно повысить оперативность и точность выполнения различных процессов, что приведет к увеличению эффективности и безопасности морского транспорта. Однако без усиления национального контроля и подготовки кадров, достижение высоких стандартов безопасности в морской перевозке пассажиров затруднительно. Обучение и сертификация персонала, а также усиление контроля со стороны государственных органов, играют важную роль в этом процессе.

Улучшение правового регулирования международной морской перевозки пассажиров – это актуальная и важная задача. Только комплексный подход, включающий в себя международное сотрудничество, внедрение

новых технологий, усиление контроля и подготовку персонала, сможет обеспечить безопасность и защиту прав пассажиров в морском транспорте.

В заключение, улучшение правового регулирования международной морской перевозки пассажиров является одной из наиболее актуальных и критически важных задач. Для обеспечения безопасности и защиты прав пассажиров необходим комплексный подход, включающий в себя международное сотрудничество, внедрение передовых технологий, ужесточение контроля и систематическую подготовку персонала. Только такой объединенный подход может гарантировать снижение рисков и обеспечить высокий уровень безопасности на морском транспорте, что остается одной из главных приоритетных задач в современном мире.

Список использованных источников и литературы

Нормативно-правовые акты

1. "Гаагские правила" (Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте), 1924 года (с поправками по Висбийским правилам 1968 года и Протоколу 1979 года).
2. "Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года" (МАРПОЛ-73/78) (с изменениями на 26 сентября 1997 года).
3. "Афинская конвенция о морской перевозке пассажиров и их багажа", 1974 года (с поправками 2002 года).
4. "Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года" СОЛАС 74 (с изменениями на 24 мая 2018 года).
5. "Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море", 1972 г. (с изменениями на 4 декабря 2013 года).
6. "Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву" (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994).
7. "Конституция Российской Федерации" (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020).
8. "Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)" от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.09.2023).
9. "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 19.10.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2024).

10. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под ред. Г.Г. Иванова. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Спарк, 2005. – 830 с.

11. ФЗ №81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания» от 30.04.1999.

12. ФЗ №146-ФЗ «Гражданский кодекс РФ. Часть третья» от 26.11.2001.

Научная и учебная литература

13. Ананьина, Л.Ю. Международное частное морское право. — М.: Проспект, 2021. — 368 с.

14. Бутакова, Н.А. Правовое регулирование ответственности морского перевозчика по Правилам Гаага-Висби // Научная библиотека СГЮА.

15. Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник. – М.: Издательство Юрайт, 2011. – 474 с.

16. Гуцуляк В.Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). М.: Граница, 2017.

17. Дмитриев, А.П. "Морское право в глобализированном мире". — М.: Норма, 2022.

18. Кавтоянц, О.В. Современные тенденции развития международного морского права. — М.: Норма, 2021. — 256 с.

19. Касаткина А.С. Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве. Автореф. дисс. канд. юрид. наук. – М., 2013. – 22 с.

20. Лебедев, С.П. "Международное право и морской транспорт: правовые вызовы XXI века". — М.: Статут, 2023.

21. Савельева, А.А. "Правовое регулирование безопасности морских перевозок пассажиров". — М.: Норма, 2023.

22. Федоров, И.М. "Правовые аспекты международных морских перевозок пассажиров". — М.: Юристъ, 2016.
23. Шмидт, П. "Морское право и морские перевозки в международной практике". — Лондон: Routledge, 2019.
24. Юрченко, Т.В. Международное частное право: Проблемы и перспективы. — М.: ТК Велби, 2020. — 496 с.
25. Adams, R. "Legal Aspects of Maritime Transport: A Comprehensive Guide". — Berlin: Springer, 2023.
26. Lee, C. "Global Maritime Transport Law: Regulation and Practice". — London: Informa Law, 2023.
27. Taylor, L. "The Future of Maritime Law: Challenges and Opportunities". — New York: Springer, 2021.

Интернет источники

28. Международная морская организация (ИМО). [Электронный ресурс] // URL: <https://www.imo.org/> (дата обращения: 10.01.2024)
29. Понятие морского транспорта. [Электронный ресурс] // URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Морской_транспорт (дата обращения 10.01.2024).
30. Статья о кораблекрушении Титаника. [Электронный ресурс] // URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Sinking_of_the_Titanic (дата обращения 01.02.2024).
31. Статья, посвященная правовому регулированию международных морских перевозок пассажиров, рассматривающая соответствующие международные конвенции и проблемы их применения. [Электронный ресурс] // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-pravovom-regulirovanii-mezhdunarodnoy-morskoy-perevozki-passazhirov> (дата обращения 03.02.2024).

32. Раздел "Морское право России" из справочника по транспортному праву, содержащий информацию о национальном регулировании морских перевозок пассажиров. [Электронный ресурс] // URL: https://www.transportica.com/codex/morskoye_pravo/morskoye_pravo_rossii/morskoye_pravo_rossii_2.htm (дата обращения 05.02.2024).