

## Особенности договорного регулирования морского туризма в полярных регионах

Ю. С. Цветкова

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

Адрес: ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота  
имени адмирала С. О. Макарова», 198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7.  
E-mail: yultsvetkova@mail.ru

## Features of Contractual Regulation of Maritime Tourism in the Polar Regions

Y. S. Tsvetkova

Senior Lecturer at the Department of International and Maritime Law,  
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping  
Address: Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,  
198035, Russia, Saint-Petersburg, Dvinskaya st., 5/7.  
E-mail: yultsvetkova@mail.ru

### Аннотация

В настоящей статье автором исследуется проблематика договорного регулирования морских круизов в полярных районах. В исследовании использованы такие методы, как сравнительный анализ: сравниваются определения понятий «пассажир» и «турист» с целью определить, могут ли они быть взаимозаменяемы в правоотношениях между туристом и туроператором; систематизация: международные и российские нормативные акты, прямо или косвенно регулирующие туризм, в том числе морской и в полярных регионах, систематизированы в зависимости от предмета регулирования. Автор рассматривает, как регулируются морские круизы в зарубежном законодательстве, в том числе в странах, в которых договор морского круиза существует в качестве самостоятельного договора. Перечислены риски для туристов в полярных регионах, нуждающиеся в специализированном регулировании. Обоснована необходимость разграничения договора морского круиза и типового договора об оказании туристских услуг, а также внесения изменений в типовую форму с учетом особенностей Арктики и складывающейся практики, в том числе позиции Верховного Суда Российской Федерации. Рассмотрены такие аспекты договора, как предмет договора, сроки путешествия и возможность их корректировки, страховка для туристов, посещающих Арктическую зону, и сложности, связанные с эвакуацией из Арктики.

**Ключевые слова:** туризм, Арктика, Антарктика, высокие широты, полярный туризм, морской круиз, договорные отношения, страхование туристов, договор морского круиза.

### Abstract

In this article, the author examines the problems of contractual regulation of maritime cruises in the polar regions. The study uses such methods as comparative analysis: the definitions of the concepts «passenger» and «tourist» are compared in order to determine whether they can be interchangeable in legal relations between a tourist and a tour operator; systematization: international and Russian regulations that directly or indirectly regulate tourism, including marine and polar regions, are systematized depending on the subject of regulation. The author examines how sea cruises are regulated in foreign legislation, including in countries where the sea cruise agreement exists as an independent contract. The paper also lists the risks for tourists in the polar regions, indicating the need for specialized regulation. The necessity of differentiation of a contract of sea cruise and the standard contract on rendering of tourist services, as well as changes in the standard form, taking into account characteristics of the Arctic and emerging practice, including the position of the Supreme Court. Such aspects of the agreement as the subject matter of the agreement, the terms of travel and the possibility of their adjustment, insurance for tourists visiting the Arctic zone, and the difficulties associated with evacuation from the Arctic are considered.

**Keywords:** tourism, Arctic, Antarctic, high latitudes, polar tourism, maritime cruise, contractual relations, tourist insurance, maritime cruise agreement.

Последнее десятилетие в мире резко увеличился спрос на морской туризм. Так, в 2018 г. мировой круизный рынок насчитывал около 27 миллионов туристов.

Столь стремительное развитие сегмента круизных услуг во всем мире диктует необходимость детальной проработки отношений, складывающихся между туристом и туроператором и/или круизной компанией.

Особняком стоят вопросы организации активно развивающегося в последнее десятилетие туризма в полярных регионах. Ввиду сложных климатических и непредсказуемых погодных условий, а также ледовой обстановки, стандартные нормы в этих регионах неприменимы.

По оценке Объединенной судостроительной корпорации, разработавшей проекты круизных судов для туризма в высоких арктических широтах, потенциальная доходность от полярных круизов может достичь 5 млрд долларов в год.

Чтобы понять особенности договорного регулирования морского туризма в высоких широтах, необходимо сначала разграничить существующие нормативные акты.

Выделим несколько категорий.

1. Общие документы о туризме: Хартия туризма<sup>1</sup>, Гаагская декларация по туризму, Конвенция о таможенных льготах для туристов. При этом не проводится различие между морским и иными видами туризма.

2. Специализированные нормативные акты: Конвенция по облегчению международного морского судоходства, содержащая положения о круизном судоходстве.

3. Документы, регулирующие вопросы спасения людей, безопасности судоходства, охраны окружающей среды в полярных регионах. Здесь можно указать как универсальные конвенции, например, Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море, так и узконаправленные, например, Полярный кодекс, предъявляющий требования к технической оснащенности судов, эксплуатирующихся в полярных водах.

4. Документы, регулирующие перевозки людей морем, в частности, Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа.

Далее необходимо рассмотреть национальное законодательство. Интерес в данном случае представляют не только российские нормы, но и нормативная база других приарктических государств, так как Арктика имеет секторальное деление, и на каждом ее участке действует национальное законодательство того или иного государства.

В российском законодательстве вопросы туризма регламентируются главным образом Федеральным законом «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации». Данным нормативным актом детерминируются понятия «турист», «туроператор», «турагент», определяются права и обязанности сторон. Однако данный нормативный акт никак не выделяет полярные регионы, а следовательно, к этим территориям он применяется в полном объеме и на общих основаниях.

То же касается и другого нормативного акта: Министерством экономического развития Российской Федерации утверждена типовая форма договора о реализации туристского продукта. Данная типовая форма также не содержит каких-либо особенностей применительно к полярным регионам.

Вопросы полярного, так же как и любого другого вида туризма, регулирует отраслевой Закон о защите прав потребителей (в части качества предоставляемых услуг и особенностей возмещения ущерба, причиненного некачественной услугой) и Гражданский кодекс Российской Федерации (в части общих положений об обязательствах).

Если обратиться к международным нормам, регулирующим морской туризм, то станет очевидным, что данный вопрос практически не урегулирован.

Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.<sup>2</sup>, которая теоретически может быть применима к рассматриваемым нами отношениям, содержит только определения понятий «пассажир» и «перевозка». В связи с этим необходимо понять, существует ли различие между понятиями «пассажир» и «турист», и если оно есть, то в чем оно заключается.

Обратимся к российскому законодательству.

<sup>1</sup> Хартия туризма. Кодекс туриста 1985 года (одобрена в 1985 г. на VI сессии Генеральной ассамблеи Всемирной туристской организации).

<sup>2</sup> Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года. (заключена в г. Афины 13 декабря 1974 г.).

Так, по договору морской перевозки пассажиров, который регламентируется Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ)<sup>1</sup>, 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 (ст. 177).

Определение понятия «турист» содержится в Федеральном законе «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации»: «Турист – лицо, посещающее страну (место) временного пребывания в лечебно-оздоровительных, рекреационных, познавательных, физкультурно-спортивных, профессионально-деловых и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания, на период от 24 часов до 6 месяцев подряд или осуществляющее не менее одной ночевки в стране (месте) временного пребывания»<sup>2</sup>.

Обратимся к определению понятия «круиз».

Так, С. И. Ожегов определяет круиз как «путешествие по воде (туристическое, увеселительное)» [3].

Круиз – морское путешествие обычно по замкнутому маршруту с радиальными поездками из портов во внутренние районы страны [4].

По мнению В. В. Селиванова, «круиз представляет собой туристическую поездку по реке или по морю на борту специального пассажирского судна с заходом в заранее объявленные порты»<sup>3</sup>.

Сравнение данных терминов наглядно демонстрирует разницу рассматриваемых понятий: если пассажир – это лицо, цель которого лишь переместиться из пункта А в пункт Б, то туриста интересует комплекс услуг, в который может также входить и перевозка.

Таким образом, понятие «туризм» шире понятия «перевозка», субъектом которой и является пассажир. Следовательно, нормы Афинской конвенции 1974 г. и нормы КТМ РФ о договоре морской перевозки не могут учесть всех нюансов, с которыми может быть связана реализация туристского продукта в формате морского круиза.

Данной точки зрения придерживаются как многие российские ученые, в частности, Г. А. Гомилевская, Г. А. Петрова, Р. Л. Наумова, так и зарубежные исследователи, например, Михаил Н. Диакомихалис, О. В. Акимова, А. А. Стеба.

В российском законодательстве понятие «договор морского круиза» не определено. Однако подобный успешный опыт есть у некоторых зарубежных стран, в частности, Украины, Молдовы, Беларуси.

Р. Л. Наумова отмечает, что различия в определениях договора морского круиза в законодательстве данных стран носят незначительный характер, и обобщает их следующим образом: «Договор морского круиза – это договор, по которому одна сторона – организатор круиза – обязуется по заданию другой стороны осуществить коллективное или индивидуальное морское путешествие (круиз) по определенной программе и предоставить участнику круиза все связанные с этим услуги (морская перевозка, питание, бытовое и экскурсионное обслуживание и т. п.), а другая сторона – участник круиза – обязуется уплатить за это установленную плату» [2].

Проблема, к которой ведет подобная неурегулированность вопроса, заключается в определении, какой нормативный акт применять в случае заключения туристом с туроператором договора об оказании туристических услуг посредством морского круиза: Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» или Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

Обратимся к зарубежному законодательству. Особый интерес вызывает правовое регулирование морского туризма в Англии. Как отмечает Д. А. Бабушкина, ключевую роль в правовом регулировании именно договорных отношений в сфере туризма в Англии играет Регламент о комплексных турах. Так, комплекс услуг обозначается термином *package*, а для того, чтобы набор услуг приобретал подобный статус, необходимо его соответствие ряду условий: комплекс услуг включает как минимум две услуги: сочетание од-

<sup>1</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 20 декабря 2017 г.).

<sup>2</sup> Федеральный закон от 24 ноября 1996 г. № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» (ред. от 28 декабря 2016 г.) с изм. и доп., вступ. в силу с 1 января 2018 г.

<sup>3</sup> Селиванов В. В. Международный морской туризм: основы организации и методология : учебное пособие. – Симферополь : ИТ «АРИАЛ», 2015.

новременно транспортных услуг и услуг по размещению либо сочетание одной из этих услуг с иной туристской услугой [1].

Данный нормативный акт не конкретизирует именно морские круизы, однако применяется к ним, так как не вызывает сомнения, что круиз – именно комплексная услуга, неизменно включающая в себя транспортную составляющую. Вместе с тем английский законодатель установил более широкие границы правоотношений, к которым применимо английское туристское законодательство. Российское же законодательство определяет туристский продукт как комплекс услуг по перевозке и размещению, в то время как в английском праве достаточно чего-то одного или какой-либо иной туристической услуги.

В Испании действует закон «О комбинированных путешествиях», под который также подпадает морской туризм. Нормативный акт достаточно четко разграничивает права и обязанности туриста, и туристского агентства.

Под комбинированным путешествием испанское законодательство понимает поездку, включающую туристский продукт, содержащий по меньшей мере два из трех следующих элементов: транспорт, размещение на ночлег и любые другие туристские услуги. Здесь можно проследить некую схожесть с английским законодательством.

Проведенный анализ позволяет нам сделать вывод о том, что морской туризм (круизы) неизменно включает в себя перевозку, в то время как просто туризм может не предполагать ее наличие.

Далее считаем необходимым пояснить, почему мы делаем акцент на том, что договорные отношения между туроператором и туристом именно в полярных регионах требуют особого правового регулирования.

1. *Вопросы медицинской страховки.* Действующее российское законодательство не обязывает оформлять медицинскую страховку при путешествиях по стране, так как в случае необходимости гражданин вправе воспользоваться полисом ОМС, в том числе и во время туристической поездки по российской части Арктики. Однако оказание медицинской помощи в Арктике возможно только посредством санитарной авиации в силу удаленности и труднодоступности региона. При этом санитарная авиация не входит в Базовую программу, а именно она содержит перечень видов медицинской помощи, которые могут быть оказаны гражданину за пределами субъекта Федерации, в котором был оформлен данный полис.

Отсутствие в договоре с туристом данного положения в сочетании с отсутствием законодательно закрепленной необходимости оформлять дополнительную страховку может привести к серьезнейшим финансовым потерям для туриста в случае необходимости применения санитарной авиации. Так, в качестве примера можно привести эвакуацию из Арктики российского туриста, получившего травму во время экскурсии<sup>1</sup>. Расходы по перевозке вертолетом туриста были покрыты страховой компанией и составили около 16 тыс. евро. Данный пример наглядно иллюстрирует стоимость эвакуации из Арктики в случае возникновения такой необходимости.

Норвегия – приарктическая страна с наиболее развитым законодательством о полярных круизах. Так, в частности, в договоре норвежской туристической компании Fjord Travel Norway сказано о том, что туроператор не несет ответственности за полученный туристом вред на всех вышеперечисленных мероприятиях, а также на морском каякинге, подводном плавании и катании на лыжах.

Таким образом, представляется необходимым при посещении Арктики зафиксировать в договоре необходимость оформлять медицинскую страховку независимо от того, планируется ли путешествие с заездом в иностранные государства либо только по территории России.

2. *Разновидности полярного туризма.* В Арктике туристам предлагаются следующие виды развлечений: катание на собачьих упряжках, сафари на снегоходах, катание на оленях, подледная рыбалка. Притом что все вышеперечисленные развлечения, как правило, входят в предлагаемый туристский пакет, стандартной страховкой он не покрывается.

3. *Навигационные риски.* Длительные и сложные маршруты, удаленность от портов, туманы, лед, затрудненная связь.

4. *Безопасность.* Особенно остро стоит вопрос обеспечения безопасности применительно к массовому туризму. Так, в 2019 г. норвежское круизное судно Viking Sky попало в сильный шторм на фоне отказа четырех двигателей. Эвакуация пассажиров началась с помощью вертолетов вместимостью 10–15 человек, в то время как общая численность пассажиров составляла 1 400 человек.

<sup>1</sup> ERV эвакуировала туриста из Арктики. – URL: [https://rataneews.ru/news/news\\_16052013\\_4.stm](https://rataneews.ru/news/news_16052013_4.stm)

По мнению экспертов, если бы данное происшествие произошло в более отдаленной части Арктики, спасатели не смогли бы добраться так оперативно.

Данные факторы, на наш взгляд, свидетельствуют о необходимости совершенствования договора о реализации туристского продукта применительно к полярным регионам с учетом специфики территорий.

По нашему мнению, изменения в договорном регулировании должны касаться следующих положений.

1. *Предмет договора.* Предмет договора как основное существенное условие любого договора в случае полярного туризма должен содержать указание, что регион оказания туристских услуг – полярные регионы.

2. *Сроки.* Сроки также являются существенным условием договора. При этом ледовая обстановка, сложные погодные условия и т. д. могут не позволить круизному судну зайти в место назначения своевременно.

В качестве примера можно привести ситуацию с круизным лайнером *Norwegian Spirit*, произошедшую в 2019 г. Сначала из-за сильного шторма судно не смогло пришвартоваться во Франции и Нидерландах, затем в Шотландии круизному лайнеру было отказано в швартовке из-за слишком больших размеров, после чего капитаном было принято решение идти в Северную Ирландию. Корабль находился в море трое суток.

Безусловно, туроператор должен предвидеть вероятность ухудшения погодных условий и иметь альтернативный план действий. При этом непредсказуемая погода в Арктике является абсолютно нормальным явлением. В связи с этим Верховный Суд Российской Федерации указывал на то, что если ветреная погода случается в определенном месте систематически, то она уже не обладает признаком непредсказуемости<sup>1</sup>.

В любом случае, даже если у круизной компании будет альтернативный план действий на случай ухудшения ситуации, на его реализацию требуется время. Любой, даже незначительный, срыв сроков и их изменение могут стать поводом для претензии и судебного разбирательства со

<sup>1</sup> Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 марта 2016 г. № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств».

стороны туриста, который, помимо прочего, имеет шансы взыскать с туроператора и понесенные убытки, если таковые будут (например, опоздание на самолет, необходимость выйти из отпуска на работу в определенный день и т. д.).

3. *Необходимость оформления медицинской страховки.* Считаем необходимым зафиксировать в договоре обязанность туриста оформить страховой полис даже в том случае, когда путешествие предполагается только по российской части Арктики. При этом если турист отказывается от приобретения подобной страховки, необходимо добавить в договор уточнение, что тем самым он соглашается с обязанностью самостоятельно и в полном объеме оплатить расходы на санитарную авиацию в случае возникновения такой необходимости.

Проблема в реализации данной меры заключается в действующей редакции законодательства о защите прав потребителей. Так, статья 16 отраслевого закона запрещает обуславливать приобретение одних услуг обязательным приобретением других услуг<sup>2</sup>.

Вместе с тем важно соблюсти баланс прав обеих сторон: и туроператора, и туриста. Для этого, на наш взгляд, необходимо разрешить приобретать страховку не только у конкретного оператора, но в любой страховой компании по выбору туриста. Данная мера сможет сдерживать необоснованное завышение цен на страховку и защитит интересы туриста.

Подводя итоги, можно выделить следующее:

1. Морской туризм нуждается в специализированном регулировании общих конвенций, касающихся туризма, а также документов, регламентирующих перевозку морем. В первом случае не учитывается специфика морского транспорта, во втором – специфика организации туристских услуг.

2. В российском законодательстве отсутствует понятие «договор морского круиза», однако подобный успешный опыт есть в некоторых других странах.

3. Полярные регионы обладают определенной спецификой и скрывают немало рисков для туристов: сложная навигация, ледовый покров, удаленность поисково-спасательных служб, непред-

<sup>2</sup> Закон Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 (ред. от 18 июля 2019 г.) «О защите прав потребителей».

сказуемая погода и суровый климат. Все это диктует свои требования к договорному регулированию отношений между туристом и туроператором (круизной компанией).

4. В настоящее время российским законодательством полярный туризм никак не регулируется, к нему применяются общие нормы.

5. В типовую форму договора о реализации туристского продукта необходимо включить изменения, касающиеся конкретизации предмета договора, сроков путешествия и возможности их незначительной корректировки в обе стороны от согласованных дат начала и окончания поездки.

6. Также необходимо решить вопрос, связанный со страховкой туриста, закрепив его обязан-

ность приобретать страховой полис независимо от того, планируется выезд из страны или же путешествие будет только в российской части Арктики. Подобная мера защитит интересы всех участников в случае необходимости медицинского вмешательства/госпитализации туриста, которые в Арктике возможны только при помощи санитарной авиации.

В случае, когда речь идет о полярных регионах, любые неточности в договоре могут обернуться большими убытками для любой из сторон, и, как следствие, возникновением крупных судебных прецедентов, которые могут затормозить развитие туризма в полярных регионах.

### Список литературы

1. *Бабушкина Д. А.* Особенности применения специального законодательства о туризме в Англии // Вопросы науки и образования. – 2018. – № 3 (15).
2. *Наумова Р. Л.* Разграничение договора морского круиза и договора морской перевозки туриста // Молодой ученый. – 2012. – № 4 (39). – С. 295–298.
3. *Ожегов С. И., Шведова Н. Ю.* Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений. – 4-е изд., дополненное. – М. : Азбуковник, 1999.
4. *Терра-Лексикон* : иллюстрированный энциклопедический словарь. – М. : Терра, 1998.