

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2411-118X-2025-2-194-197>

Особенности урегулирования споров во время туристических круизов в Антарктике на примере инцидента с круизным судном SH Diana

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, Санкт-Петербург, Двинская ул., д. 5/7.

E-mail: yultsvetkova@mail.ru

Features of Dispute Settlement During Tourist Cruises in Antarctica on the Example of the Incident with the Cruise Ship SH Diana

Yu. S. Tsvetkova

Senior Lecturer of the Department of International and Maritime Law

of Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping.

Address: Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,

5/7 Dvinskaya Str., St. Petersburg, 198035, Russian Federation.

E-mail: yultsvetkova@mail.ru

Поступила 12.04.2025 Принята к печати 25.04.2025

Аннотация

В настоящей статье автор исследует особенности антарктических круизов и проблематику их урегулирования на примере инцидента с круизным судном SH Diana, произошедшего в 2024 г., когда на 14-й день круиза было объявлено о наличии неисправностей и изменении маршрута для проведения ремонта. Туристы из России и Китая, не согласившись с предложенным вариантом компенсации, объявили голодовку. Автор анализирует стратегии разрешения спора, выбранные сторонами конфликта. В исследовании использован такой метод, как сравнительный анализ: сравниваются кейсы конфликтов между пассажирами круизных лайнеров и круизными компаниями, а также подходы круизных компаний к разрешению спора. Обосновывается необходимость принятия решения о стратегии поведения в конфликте на круизном лайнере с учетом специфики путешествия и принадлежности круизной компании к недружественной юрисдикции. Рассмотрены также особенности антарктических круизов, обуславливающие интерес туристов и обосновывающие высокую стоимость путешествий.

Ключевые слова: полярный туризм, Антарктика, полярные круизы, Swan Hellenic, морские круизы, высокие широты, туризм, договор морского круиза.

Abstract

In this article, the author examines the features of Antarctic cruises and the problems of their settlement using the example of the incident with the cruise ship SH Diana, which occurred in 2024, when on the 14th day of the cruise it was announced that there were malfunctions and a change in the route for repairs. Tourists from Russia and China, not agreeing with the proposed compensation option, went on a hunger strike. The author analyzes the dispute resolution strategies chosen by the parties to the conflict. The study uses a method such as comparative analysis: it compares cases of conflicts between cruise ship passengers and cruise companies, as well as cruise companies' approaches to dispute resolution. The necessity of making a decision on the strategy of behavior in conflict on a cruise ship is substantiated, taking into account the specifics of the trip and the cruise company's belonging to an unfriendly jurisdiction. The features of Antarctic cruises, which determine the interest of tourists and the high cost of travel, are also considered.

Keywords: polar tourism, Antarctica, polar cruises, Swan Hellenic, sea cruises, high latitudes, tourism, sea cruise agreement.

С географической точки зрения Антарктика представляет собой неблагоприятный для развития туризма регион ввиду удаленности, сложной транспортной доступности и неблагоприятных природных условий для пребывания людей. Данные особенности делают антарктический туризм «немассовым», что, однако, и является привлекательной особенностью для ряда туристов.

Туристический сезон в Антарктике продолжается с октября по март. Как отмечает А. В. Афанасьев, существующие сложности, связанные с географическим положением, возможностью проживания только на территории научно-исследовательских станций, передвижением по территории Антарктики на специальной технике, обуславливают превалирующую роль морских круизов (примерно 99% всех туров) в туристической отрасли в Антарктиде [1].

В частности, круизные суда выходят из Аргентины – из города Ушуаи, расположенного на архипелаге Огненная Земля¹. Круизный лайнер проходит мыс Горн², минуя самый широкий на планете знаменитый пролив Дрейка (один из самых коварных, непредсказуемых и штормовых водных бассейнов на планете, соединяющий Атлантический и Тихий океаны). В пути туристы могут наблюдать морских птиц (альбатросов и буревестников), китов, пингвинов, а при благоприятных погодных условиях – осуществить поездки на «зодиаках»³ и знакомство с научными базами.

По достижению Южных Шетландских островов навигация осуществляется по заливам с огромными ледяными айсбергами, где возможно наблюдение за антарктическими и субантарктическими морскими птицами, пингвинами, тюленями и китами, а далее производится посадка на «зодиаки» для первой высадки на берег антарктической пустыни и экскурсия к колонии пингвинов.

По прибытии на остров Кинг Джордж туристам предлагается высадка на берег полуострова Файлдс-Бей, который является самым крупным участком суши, свободным ото льдов. Далее туристы ждут знакомство с антарктическими пейзажами и исследование территории чилийской базы «Фрей» и российской антарктической станции

«Беллинсгаузен». В районе базы «Беллинсгаузен» можно встретить несколько видов гнездящихся и залетных птиц, среди представителей пингвинов здесь можно увидеть пингвинов Адели, антарктических и ослиных пингвинов. Морские млекопитающие представлены тюленями Уэдделла, морскими слонами, тюленями-крабоедами, морскими львами и южными морскими котиками.

В зависимости от программы и стоимости антарктического круиза туристы также могут посетить пролив Пенола, пролив Жернаш, заснеженные острова Мельхиор и пролив Шолларт, пройти между островами Брабант и Анверс, увидеть обломки китобойного судна *Guvernoren*, потерпевшего крушение в 1915 г.

Большинство круизов в Антарктику начинается в Аргентине, но также есть круизы со стартом из Чили, Новой Зеландии, ЮАР, Австралии. Основу антарктического туризма составляют круизные суда, которые также вовлечены и в арктический туризм.

В целях снижения нагрузки на экосистемы региона и с учетом ограниченной портовой инфраструктуры в Антарктике запрещена высадка на берег туристов с судов, пассажировместимость которых превышает 500 человек.

Особенностью развития туризма в Антарктике является правовой статус территории. Территория Антарктики – объект международного права (регулируется Договором об Антарктике 1959 г.), и вопросы туризма находятся в юрисдикции международных организаций.

Большинство туроператоров, осуществляющих деятельность в Антарктике, входят в состав Международной ассоциации антарктических туристических операторов, целью которой является обеспечение соблюдения стандартов и принципов экологической безопасности в туризме. В деятельности организации принимают участие наземные и круизные операторы, правительственные и неправительственные операторы, природоохранные организации, туристические агенты.

Осенью 2024 г. экипаж круизного судна *SH Diana*, принадлежащего компании *Swan Hellenic* и следовавшего в Антарктиду со 170 туристами на борту, на 14-й день круиза объявил об обнаружении поломки, в связи с чем было объяснено, что судно изменит маршрут и проследует к месту ремонта в соответствии с правилами технической эксплуатации. Вместо запланированных в маршруте 15 высадок туристы вышли на сушу только 3 раза.

¹ Около 900 км от Антарктиды.

² Национальный Парк «Мыс Горн» внесен в список всемирного наследия ЮНЕСКО.

³ Надувная лодка, которая используется на экспедиционных судах для коротких морских экскурсий и высадки пассажиров на берег.

Круизная компания Swan Hellenic предложила компенсацию в размере 50% от стоимости круиза. Пассажиры круизного лайнера по-разному отреагировали на сообщение об изменении маршрута и, соответственно, невозможность увидеть Антарктиду, что было главной целью путешествия, учитывая, что цена за путевку варьировалась от 972 тысяч до 1,3 миллиона рублей.

В частности, несколько туристов из России объявили голодовку, требуя возврата полной стоимости круиза¹.

По итогам переговоров круизная компания Swan Hellenic урегулировала ситуацию с российскими туристами, предложив следующие варианты разрешения сложившейся ситуации:

- 1) возврат стоимости круиза в размере 50%;
- 2) сертификат на следующую поездку в размере 65% от оплаченной стоимости².

Несмотря на сложность ситуации, в которой оказались российские туристы, при принятии решения об исходе конфликта следует обратить внимание на следующие факторы.

1. Круизная компания Swan Hellenic является круизной компанией, зарегистрированной в Великобритании, которая входит в перечень иностранных государств и территорий, совершающих в отношении Российской Федерации, российских юридических лиц и физических лиц недружественные действия. Это существенно осложнит возможное судебное разбирательство, а также исполнение решения, если оно будет вынесено.

2. Полностью вернуть стоимость круиза невозможно, так как поломка произошла на 14-й день круиза, а в предыдущие дни круиз проходил по запланированному маршруту. Данный принцип отражен и в российском законодательстве, в частности, в статье 782 Гражданского кодекса Российской Федерации, согласно которой заказчик вправе отказаться от исполнения договора возмездного оказания услуг при условии оплаты исполнителю фактически понесенных им расходов.

Рассмотрим другие случаи конфликтов пассажиров круизных лайнеров с круизными компаниями.

1. Круизный лайнер Queen Mary 2, 2006 г. Маршрут круизного лайнера был изменен в связи

с повреждением одного из двигателей судна, что привело к замедлению скорости судна³. Круизной компанией были отменены остановки на Барбадосе, Сент-Китсе и в Сальвадоре. Пассажирам было предложено возмещение половины стоимости круиза, однако туристов это не устроило, часть из них устроили забастовку, отказавшись покинуть судно по прибытии в Рио-де-Жанейро, а коллективный иск подписали 200 пассажиров.

В данном случае мы видим явное стремление круизной компании к мирному урегулированию спора посредством возврата пассажирам половины стоимости оплаченного круиза, к тому же смена маршрута была обусловлена технической поломкой судна, которая могла угрожать безопасности туристов.

2. Круизный лайнер Norwegian Spirit, 2019 г. Маршрут судна был изменен в связи с невозможностью пришвартоваться в Гавре (Франция) и Амстердаме (Нидерланды) вследствие сильных штормов. Заранее согласованные в маршруте остановки были заменены, однако в новых точках судну также было отказано в швартовке⁴.

За время, пока судно дрейфовало в море, еда испортилась, а канализационная система оказалась переполнена и вышла из строя.

Круизная компания Norwegian Cruise Line предложила в качестве компенсации 25-процентную скидку на покупку следующего круиза, что вызвало негативную реакцию пассажиров, устроивших забастовку с требованием выплаты компенсации в полном объеме. Реакцией на действия пассажиров со стороны экипажа судна стало отключение интернета, а также изъятие паспортов у нескольких пассажиров.

В данном случае попытки круизной компании предоставить компенсацию пассажирам в виде скидки на следующее путешествие представляются некорректными, так как в данном случае для того, чтобы получить компенсацию, туристам необходимо приобрести новый туристический продукт.

¹ Опубликовано видео с туристкой, застрявшей в круизе в Антарктиду. – URL: <https://ria.ru/20241129/antarktida-1986426810.html?in=t> (дата обращения: 01.07.2025).

² Swan Hellenic урегулировала конфликт с россиянами на круизе в Антарктиду. – URL: <https://ria.ru/20241129/kruiz-1986467517.html> (дата обращения: 01.07.2025).

³ Пассажиры Queen Mary 2 подали в суд на круизную компанию. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/988948> (дата обращения: 01.07.2025).

⁴ Пассажиры застряли на круизном лайнере и подняли бунт. – URL: https://lenta.ru/news/2019/10/09/buntakorable/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews (дата обращения: 01.07.2025).

Вместе с тем полагаем, что круизные компании также должны предоставлять туристам как минимум два варианта на выбор, один из которых должен включать в себя возврат денежных средств в той или иной форме, так как сертификат на очередное путешествие не сможет покрыть текущие убытки туристов ввиду высокой стоимости круизов и отсутствия возможности приобрести дорогостоящий тур даже с учетом предоставления существенной скидки.

Предложенный способ мирного (досудебного) урегулирования спора должен быть выгоден обеим сторонам, в противном случае другая сторона

в судебном процессе может использовать это как аргумент в свою пользу, указав, что предложение оппонента по урегулированию спора было номинальным и не имело цели реального решения конфликта.

Неправильный выбор стратегии поведения в подобном конфликте для каждой из сторон может повлечь негативные последствия: для туриста это потеря времени и денег на судебные разбирательства с иностранной компанией с сомнительными перспективами на положительный исход и фактическим исполнением судебного акта, а для круизной компании – репутационные потери.

Список литературы

1. *Афанасьева А. В.* Круизный туризм в Антарктике: состояние и актуальные тренды // Современные проблемы сервиса и туризма. – 2021. – Т. 15. – № 3. – С. 126–148.
2. *Ефремова В. С.* Зарубежный опыт развития круизного туризма в современных условиях на примере Европейского Союза // Инновационные технологии в сервисе : сборник материалов IV Международной научно-практической конференции / под ред. А. Е. Карлика. – СПб., 2015. – С. 289–291.
3. *Кадомцева А. Е., Цветкова Ю. С.* Некоторые вопросы необходимости унификации договорных норм, регулирующих полярный туризм и круизное судоходство // Океанский менеджмент. – 2022. – № 3 (17). – С. 20–22.
4. *Соловьева А. С., Митрофанова А. В.* Анализ и перспективы развития экспедиционного круизного туризма в России // Туристско-рекреационный потенциал и особенности развития туризма и сервиса : материалы Всероссийской межвузовской научно-практической конференции студентов и аспирантов. – Калининград : Высшая школа гостеприимства Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта, 2022. – С. 62–67.
5. *Zhilenko V. Yu.* Sea Cruise Tourism in Specially Protected Natural Areas of Arctic // Service and Tourism: Current Challenges. – 2021. – Vol. 15. – No. 3. – P. 149–156.