актов по охране окружающей среды устанавливает координацию национального права и международных договоров после определённого рода решения некоторых задач, но на наш взгляд - не нужно в них включать принципы, которые уже признаны обществом. Поэтому проблемная зона отсутствия одного и неизменного подхода для данных случаев пока не разрешена, что вызывает небольшие практические трудности. Помимо обозначенных проблем, существует также спорная область нормотворческих пробелов в сфере международно-правовой координации космоса [6, с. 90], регулирования российского и международного экологического аудита. Проблемы экологической деятельности предприятия по сбережению и рациональному использованию природных ресурсов являются актуальными проблемами в данной области [7]. Также проблемой взаимодействия государства и международного права является вопрос прямого применения международных договоров. На наш взгляд - такое стечение обстоятельств может быть соответствующим результатом контроля общероссийских взаимоотношений в области природы национальными нормативно-правовыми актами. Если национальное законодательство разрешит координировать определенные взаимоотношения с международно-правовыми нормами, то только тогда нужно будет рассматривать правовой пробел в области применения международных договоров. Стоит выделить, что отсутствие квалифицированных комментариев к правовым нормам, содержащим нормы соотношения между национальным актом и международно-правовыми нормами, свидетельствует о наличии пробелов в этой сфере. Таким образом, сегодня основным инструментом является национальное законодательство, хотя существует практика принятия на национальном уровне актов, обеспечивающих применение международного права во внутренней сфере. Россия встретила XX в. с критическим состоянием окружающей среды [8, с. 154]. Поэтому требуется ясность причин возникновения проблемных зон в данной области. Ответ, очевидно, в существовании коллизий рационального соотношения национального экологического законодательства с международным правом.

1. Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата [электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/climate_framework_conv.shtml
2. Конвенция Организации Объединенных наций по морскому праву [электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml
3. Конвенция о биологическом разнообразии [электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/biodiv.shtml
4. Водный кодекс Российской Федерации от 03.06.2006 N 74-ФЗ- [электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=206517#0>
5. Лесной кодекс Российской Федерации от 04.12.2006 N 200-ФЗ- [электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=197626#0>
6. Мустафин Р.Ф., Мустафина С.А., Никифорова Д.А. Международно-правовое регулирование космического пространства // Тенденции развития науки и образования. 2021. № 71-6. С. 90-93.
7. Мустафина С.А., Павленко Д. Правовое положение экологического аудита в России и зарубежных странах // Научный вестник Волгоградского филиала РАНХиГС. Серия: Юриспруденция. 2017. № 1. С. 54-56.
8. С. А. Мустафина, Е. Панова, Н. Романченко Проблемы создания экологического кодекса // Концепции устойчивого развития науки в современных условиях: сб. ст. по итогам Междунар. науч.-практ. конф. 2017. - С. 152-156.

Chernyavskaya E.A.

«Regulatory Guillotine 2021» and its implications for shipowners

*Far Eastern Federal University
(Russia, Vladivostok)*

doi: 10.18411/trnio-12-2021-205

Abstract

This article examines the problem caused by the reform of control and supervisory activities, which many Russian shipowners faced in 2021. Untimely approval of regulations on licensing of

inland water transport, sea transport of hazardous cargoes, and sea towing activities paralyzed the work of some Russian shipping companies for a long period.

Keywords: maritime vessel, regulatory guillotine 2021, control, and supervision reform, license.

Аннотация

В данной статье рассмотрена проблема, вызванная реформой контрольно-надзорной деятельности, с которой столкнулся ряд российских судовладельцев в 2021 году. Несвоевременное утверждение положений о лицензировании перевозок внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов и деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом парализовало работу некоторых российских судоходных компаний на длительный период.

Ключевые слова: морское судно, регуляторная гильотина 2021, реформа контрольно-надзорной деятельности, лицензия.

The control and supervision reform was supposed to eliminate old and irrelevant acts and obsolete norms, fix precise and clear rules, and eliminate unreasonable and redundant rules in different areas, was called the "regulatory guillotine" and involved a complete revision of the mandatory requirements imposed on businesses.

This reform was a huge problem for shipowners who needed to issue or reissue licenses due to any changes during this period. The reason is the absence of regulations on licensing inland water transport, maritime transport of dangerous goods, and towing by sea, which had to be approved by January 1, 2021, but something did not go according to plan.

The thing is that Article 12 of the Federal Law "On licensing certain types of activities" from 04.05.2011 No. 99-FZ (hereinafter – No. 99-FZ) contains a list of activities requiring a license. According to this list, activities on transportation of dangerous goods by inland water transport, sea transport, and activities on towing by sea transport are subject to licensing. Regulations on licensing these activities were approved by the Russian Government Decree No. 193 of 06.03.2012 "On licensing certain activities on the sea and inland waterway transport" (hereinafter – Decree No. 193), which was repealed on 01.01.2021 by the Government Decree of October 26, 2020 No. 1742.

the Government of the Russian Federation had to approve new regulations on licensing the above activities to replace the repealed Decree No. 193 subject to licensing under No. 99-FZ, but they were not approved in time.

Paragraph 1 Art. 5 No. 99-FZ approval of regulations on the licensing of specific activities and the adoption of normative legal acts on licensing issues is attributed to the powers of the Government of the Russian Federation. Paragraph 2 Art. 5 of this law, the licensing of specific types of activities refers to the powers of licensing bodies. Following the List of Federal Executive Authorities and State Corporations Licensing Specific Activities approved by the Regulation of the Government of the Russian Federation of November 21, 2011 No. 957 licensing of transportations of inland water transport, marine transport of dangerous goods and towing by marine transport is assigned to Rostransnadzor (Far Eastern Department of State Marine Supervision of the Federal Service for Supervision in the Sphere of Transport and Communications, Vladivostok) (hereinafter – the licensing authority).

Since the beginning of 2021, Shipowners- license applicants have submitted documents to the licensing authority for consideration and decision-making on the issuance of a license or refusal to issue a license if there are grounds. Still, due to the lack of approved regulations on the licensing of specific activities, after the expiration of the period of consideration of documents submitted by applicants, the licensing authority replied that it is not possible to issue licenses due to the lack of approved regulations on the licensing of specific activities.

Federal law of 31.07.2020 No. 247-FZ from 01.02.2021 established that mandatory requirements will come into force on March 1 or September 1, but not earlier than 90 days after the date of their publication.

The long-awaited regulations are establishing the licensing procedure for transportation of dangerous goods and towing by sea transport approved by the Government of the Russian Federation of 21.07.2021 No. 1243 "On licensing activities for transportation of dangerous goods by inland waterway transport, sea transport, and activities to carry out towing by sea transport (except when these activities are implemented to meet the own needs of the legal person or individual entrepreneur)" (together with "Regulations on licensing activities on transportation of dangerous goods by inland waterway transport, sea transport," "Regulations on licensing activities for towing by sea transport (except when these activities are carried out to meet the own needs of the legal entity or individual entrepreneur)"), but it only comes into force from March 1, 2022. So, what should job seekers do before that date?

Shipowners are forced to suspend planned activities for such a long period, which entails daily losses in loss of freight, payment for moorage, crew salaries, etc. After all, the applicants obtain licenses for transportation of dangerous cargoes by inland waterway transport and sea transport tugging by sea transport if they own or lease vehicles. In the absence of licenses, companies are not able to carry out the planned activities.

1. Federal Law No. 99-FZ of 04.05.2011 (as amended on 02.07.2021) "On licensing of certain types of activities" (with amendments and additions, effective from 23.11.2021);
2. Decree of the Government of the Russian Federation of 06.03.2012 No. 193 (ed. on 10.08.2016) "On licensing certain activities on the sea and inland water transport". Document was repealed from January 1, 2021, due to the publication of the Government Decree of 26.10.2020 No. 1742;
3. Decree of the Government of the Russian Federation from 21.11.2011 No. 957 (ed. from 14.09.2021) "On the organization of licensing of certain types of activity" (with amendments and additions, in force from 23.11.2021);
4. Federal Law of 31.07.2020 No. 247-FZ (ed. from 11.06.2021) "On mandatory requirements in the Russian Federation";
5. Decree of the Government of the Russian Federation from 21.07.2021 No. 1243 "On licensing activities on transportation of dangerous goods by inland water transport, sea transport, and activities to carry out towing by sea transport (except when these activities are carried out to meet the own needs of a legal person or individual entrepreneur)" (together with "Regulations on licensing activities for transportation of dangerous goods by inland water transport, sea transport," "Regulations on licensing activities for towing by sea transport (except when these activities are carried out to meet the own needs of a legal entity or individual entrepreneur)."