

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени М.В.Ломоносова

ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

МАГИСТРАТУРА

Магистерская программа:
«Международное экономическое (коммерческое) право»

«Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах»

Выпускная квалификационная работа
Банщиковой Инги Альбертовны

Научный руководитель
к.ю.н., доцент
Рылова Мария Александровна

Дата защиты: « ___ » _____ 2018 г.

Оценка: _____

Москва

Содержание

| | |
|--|-----|
| Введение..... | 3 |
| Глава I. Общие сведения о Полярном кодексе | 11 |
| 1. Причины разработки Полярного кодекса | 11 |
| 2. Процесс разработки Полярного кодекса..... | 17 |
| 2.1 Первый период разработки Кодекса с 1991 по 2002 гг. | 18 |
| 2.2. Второй период разработки Кодекса с 2002 по 2009 гг. | 22 |
| 2.3. Третий период разработки Кодекса с 2009 по 2015 гг. | 24 |
| 3. Структура Кодекса..... | 28 |
| Глава II. Меры по безопасности судоходства в полярных водах | 34 |
| 1. Анализ Введения Полярного кодекса..... | 34 |
| 2. Сфера применения Полярного кодекса | 36 |
| 3. Анализ части I Полярного кодекса | 39 |
| Глава III. Требования Кодекса в области предотвращения загрязнения окружающей среды | 57 |
| 1. Анализ части II-А Полярного кодекса..... | 57 |
| 2. Анализ Части II-В Полярного кодекса | 63 |
| Глава IV. Противоречия в Полярном Кодексе и предложения по их доработке | 68 |
| 1. Проблема соотношения Полярного кодекса с другими международно- правовыми источниками. | 68 |
| 2. Предложения по доработке Кодекса | 78 |
| 3. Вступление Кодекса в силу в России | 86 |
| Заключение | 91 |
| Библиографический список | 94 |
| Приложение | 117 |

Введение

Морские перевозки в настоящее время и в обозримой перспективе остаются наиболее экономичным способом транспортировки грузов, что и обуславливает их опережающую динамику в сравнении с другими мировыми грузоперевозками. В этой связи очевидна необходимость повышения уровня безопасности на море, достижение которой возможно лишь с помощью разработки международных правил для всех судоходных наций. Созданием таких правил занимается, в первую очередь, Международная морская организация (International Maritime Organization, далее – ИМО, Организация), чьи основные задачи отражены в девизе организации: «безопасное, защищенное и эффективное судоходство в условиях чистых океанов».¹ Более 40 конвенций и соглашений, а также около тысячи кодексов и рекомендаций, разработанных ИМО, призваны обеспечивать механизмы для сотрудничества между правительствами в формировании норм и правил для содействия принятию максимально осуществимых стандартов безопасности и эффективности морского судоходства, а также для охраны морской среды через предотвращение и борьбу с ее загрязнением судами. Нормы ИМО развиваются вместе с развитием техники и часто являются реакцией на отдельные события в области судоходства.

1 января 2017 г. вступил в силу Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, или Полярный кодекс (далее – Кодекс, ПК),² новый международный документ, уточняющий правовой

¹ В. Я. Васильев. Расширение деятельности России в рамках Международной морской организации [Электронный ресурс] // Журнал «Транспорт Российской Федерации» № 4 (35) 2011 URL: <http://www.rostransport.com/themes/17/> (дата обращения: 01.02.2018); Официальный сайт ИМО

² Резолюция N MSC.385(94) Международной морской организации "Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс)" (Вместе с <Резолюцией N MEPC.264(68)>, "Формой свидетельства...", "Типовым содержанием наставления по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ)", (Резолюция N MSC.385(94) принята 21.11.2014), (Резолюция N MEPC.264(68) принята

режим судоходства в водах Арктики и Антарктики, появления которого ждали последние 20 лет.

Несмотря на кажущееся сходство двух полярных областей Земли, существует значительная разница не только в их физико-географических характеристиках, но и в том, что международно-правовой режим этих районов земного шара складывается в различных направлениях. Вашингтонский договор об Антарктике от 1 декабря 1959 года³, определивший Антарктику как полностью демилитаризованную и нейтральную территорию (статья 1), заложил основное отличие, поскольку Арктические сухопутные территории являются государственными. Кроме того, существуют различия и в характеристиках арктических и антарктических акваторий, что признается Полярным кодексом в Преамбуле к документу.⁴ Однако пункт 6 Преамбулы Полярного кодекса заверяет нас в том, что правовые и географические различия между этими двумя районами учтены в документе.

Вопросы безопасности мореплавания, защиты окружающей среды и подготовки экипажей судов, плавающих в жестких или экстремальных условиях высоких широт, нельзя назвать новыми с точки зрения их разработки Организацией. Контуры будущего Полярного кодекса

15.05.2015) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> (дата последнего обращения 26.03.2018)

³ "Договор об Антарктике" (Подписан в г. Вашингтоне 01.12.1959, с изм. от 04.10.1991) // Ведомости ВС СССР. 3 августа 1961 г. N 31. Ст. 329. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXII.- М., 1967. С. 233 – 239; Действующее международное право. Т. 3.- М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 664 - 669.

⁴ Преамбула, Резолюция N MSC.385(94) Международной морской организации "Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс)" (Вместе с <Резолюцией N МЕРС.264(68)>, "Формой свидетельства...", "Типовым содержанием наставления по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ)", (Резолюция N MSC.385(94) принята 21.11.2014), (Резолюция N МЕРС.264(68) принята 15.05.2015) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> (дата последнего обращения 26.03.2018)

обсуждались на уровне ИМО уже в 1993 г., когда было принято решение о создании «Внешней рабочей группы» (Outside Working Group) на уровне экспертов с целью разработки единых стандартов судоходства в полярной акватории. Кроме того, существование других международно-правовых документов, распространяющих свое действие на режим судоходства в полярных водах, это подтверждает.

Примером таких документов может служить, в первую очередь, Конвенция ООН по Морскому праву 1982 г., содержащая статью 234 раздела 8 части XII под названием «покрытые льдом районы».⁵ Также это конвенции, разработанные ИМО, в частности: Международная конвенция об охране человеческой жизни на море, 1974 г. (СОЛАС) с Протоколом 1988 г.⁶, Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ) с Протоколом 1978 г.⁷, Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1967 г. (ФАЛ)⁸, Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ)

⁵ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994), вступила в силу с 16 ноября 1994 года. Для Российской Федерации данный документ вступил в силу с 11 апреля 1997 года, Конвенция ратифицирована Федеральным законом от 26.02.1997 N 30-ФЗ с заявлением // "Собрание законодательства РФ", 01.12.1997, N 48, ст. 5493; "Бюллетень международных договоров", 1998, N 1, с. 3 - 168

⁶ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) (Заключена в г. Лондоне 01.11.1974), документ вступил в силу, в том числе для СССР, 25 мая 1980 года // Бюллетень международных договоров. 2011 (приложение N 1, ч. 1). С. 3 - 211.

⁷ Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ/MARPOL) (Вместе с <Протоколом I о положениях, касающихся сообщений об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ>, <Протоколом II об арбитраже>, <Правилами предотвращения загрязнения нефтью, сточными водами, мусором, перевозимыми морем в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках или в автоторужных и железнодорожных цистернах, контроле>, <Перечнями нефтепродуктов, ядовитых и прочих жидких веществ, перевозимых наливом>, <Руководством по распределению по категориям>, <Формами Международных свидетельств, Журнала>) с изм. от 26.09.1997, заключена в г. Лондоне 02.11.1973 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>

⁸ Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL), заключена в г. Лондоне 09.04.1965, документ вступил в силу, в том числе для СССР, 5 марта 1967 года // Документ опубликован не был, СПС КонсультантПлюс (<http://www.consultant.ru/>)

1978 г.⁹ и др., а также региональные соглашения и национальные нормы прибрежных государств по обеспечению безопасности мореплавания в полярных водах.

Несмотря на кажущееся обилие международно-правовых документов, а также наличие национального законодательства, регулирующего режим судоходства в Арктическом регионе, практика продемонстрировала явную недостаточность существующей международно-правовой базы в исследуемом вопросе. Полярный кодекс был призван охватить весь спектр относящихся к судоходству проблем, связанных с навигацией в полярных водах обоих полушарий, а именно: проектирование, строительство и оснащение судов, вопросы работы и обучения, поисково-спасательные работы и, что немаловажно, защиту уникальной природы и экосистем полярных регионов. Иными словами, ПК должен был заполнить существующие «пробелы».

Как было отмечено выше, Кодекс распространяет свое действие, как на район Антарктики, так и на Арктический регион равноценно. Однако в силу совокупности факторов урегулирование международно-правовых проблем именно в Арктическом регионе можно назвать движущей силой создания Полярного кодекса. Это связано, в первую очередь, с вышеупомянутым отсутствием единого договора о разграничении сухопутных территорий региона. Кроме того, целесообразность согласования на международном уровне подобного единого юридического документа обусловлена факторами ускоряющихся и усложняющихся процессов глобализации и регионализации, формированием многополярного и многополюсного мира, наличием в

⁹ Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДНВ/STCW), заключена в г. Лондоне 07.07.1978 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> (дата последнего обращения 20.03.2018)

регионе колоссальных природно-сырьевых ресурсов.¹⁰ Сосредоточение огромных запасов нефти и газа на территории Арктики является главной причиной экономической перспективности этого региона.¹¹

Помимо ценности с точки зрения добычи природных ископаемых как таковой, Арктика обладает большим потенциалом как транспортно-коммуникативный узел. Как известно, Северный морской путь (от пролива Карские Ворота до бухты Провидения, далее - СМП) и Северо-Западный проход (между Атлантическим и Тихим океанами через моря и проливы Канадского Арктического архипелага, далее - СЗП) являются наиболее короткими маршрутами для прохождения по пути Европа-Азия, Азия-Европа. Однако в силу того, что большая часть Северного Ледовитого океана (далее – СЛО) покрыта льдом в течение всего года, указанные маршруты оставались несудоходными.

Климатические изменения в регионе, отразившиеся в уменьшении площади многолетнего льда в Северном Ледовитом океане, обусловили рост судоходства в полярных водах.¹² В силу таяния ледового покрова привлекательность Северного морского пути и Северо-Западного прохода

¹⁰ Международные отношения в Арктике. Учеб.-метод. Материалы № 3/2017 / Голдин В. И., Соколова Ф. Х., Паникар М. М; Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД, 2017 – с. 8

¹¹ См. к прим: Ларичкин Ф.Д. Проблемы изучения и освоения минерально-сырьевых ресурсов Арктического региона / Ларичкин Ф.Д., Фадеев А.М., Череповицын А.Е. // Арктика: экология и экономика. - 2012. - № 1 (5). - С.008-015; Додин Д.А., Иванов В.Л., Каминский В.Д. Российская Арктика — крупная минерально-сырьевая база страны // Литосфера, 2008, № 4, с. 76—92; Смирнов А. Н. Мамонтова кость — перспективный ресурс шельфа восточно-арктических морей // Горный журн. — 2012. — № 3. — С. 55—64.

¹² См. к прим: Snow, Water, Ice and Permafrost in the Arctic (SWIPA) / Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP). — Oslo: F. L. Miller and S. J. Barry, 2011; Callaghan T. V., Johansson M., Key J. et al. Feedbacks and interactions: From the Arctic cryosphere to the climate system // *Ambio*. — 2011. — Vol. 40. — P. 75—86; Olsen M. S., Callaghan T. V., Reist J. D. et al. The Changing Arctic Cryosphere and Likely Consequences: An Overview // *Ambio*. — 2011. — Vol. 40. — P. 111—118; Бирман Б.А. и Бережная Т.В., 2012: Основные погодно-климатические особенности Северного полушария Земли. 2011 год. Аналитический обзор. Гидрометцентр России. 56 с.

повышается. Этот факт подтверждает рост числа судов, проходящих через Северный морской путь и Северо-Западный проход.¹³

Рост интенсивности судоходства в СМП и СЗП увеличивает антропогенные нагрузки на весьма уязвимую экосистему Арктики, что определяет необходимость существенного повышения требований к судам и морским установкам, эксплуатирующимся в регионе и обуславливает актуализацию проблемы создания единого юридического документа, обеспечивающего безопасную эксплуатацию судов и защиту полярной окружающей среды через рассмотрение рисков, характерных для полярных вод, снижение которых не рассматривается в достаточной мере в других документах Организации. При этом должен быть найден баланс между экологичностью, безопасностью, экономической эффективностью и технической реализуемостью проектных решений, обеспечивающих выполнение новых требований с целью сохранить существующие преимущества морского транспорта, в том числе для развивающегося арктического судоходства.¹⁴

Целью данной работы является анализ и критическое осмысление Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах. Перед автором поставлены следующие задачи: рассмотреть в контексте как отечественных, так и зарубежных правовых исследований содержание нового международно-правового документа; проанализировать его значение для международной судоходной отрасли; рассмотреть связанные с его принятием правовые последствия; проанализировать существующие противоречия,

¹³ Павлов К. Северный морской путь: проблемы развития грузопотоков / К. Павлов, В. Селин // Экономист. – 2016. - № 1. – С. 67-74

¹⁴ Тимофеев, О. Я. Особенности внедрения новых требований к экологической безопасности судов и морских установок в северных морях и на арктическом шельфе / О. Я. Тимофеев, Н. А. Вальдман, М. И. Крыжевич // Арктика: экология и экономика. – 2014. – № 3. – С. 79–85.

обусловленные появлением Полярного кодекса; рассмотреть его соотношение с иными источниками международного морского права; а также предложить варианты модификации международно-правового документа с целью дальнейшей доработки.

Актуальность выбранной темы обусловлена новаторством самого Полярного кодекса, поскольку его вступление в силу датируется, как было отмечено, 1 января 2017 г. Нельзя назвать долгим сроком один год в контексте международного права, в этой связи документ можно считать действительно новым. Кроме того, факторы изменения климата, роста судоходства, повышения интереса к ресурсной базе в Арктическом регионе, упомянутые выше, обусловили повышение внимания к Арктике за последнее десятилетие. Не в последнюю очередь это вызвано и развитием многосторонних проектов, в том числе исследовательских, связанных с Арктикой, усилением международных контактов в регионе. Интерес к нему уже вышел за пределы арктических стран, распространившись, в том числе, и среди стран Северо-Восточной, Восточной и Южной Азии. Хотя Арктический регион остается одним из наиболее «спокойных» с точки зрения международных конфликтов, актуализация региона как пространства международно-политического взаимодействия и наращивание хозяйственной деятельности в регионе, приводит к необходимости развития правовых основ и ответственного отношения к ресурсам региона.

В самом Полярном кодексе признается, что деятельность человека, в том числе эксплуатация судов, с большой вероятностью может нанести вред прибрежным сообществам в Арктике, а с учетом уникальности арктических

экосистем такой вред может оказаться непоправимым.¹⁵ В этой связи рассмотрение и анализ Кодекса с целью способствования дальнейшей модернизации является крайне актуальным. Кроме того, нельзя не отметить существующую немногочисленность научных работ, посвященных анализу Кодекса, что также подчеркивает актуальность выбранной темы и соответствующим образом раскрывает вопрос о научной новизне.

Несмотря на вышеупомянутую немногочисленность, все существующие работы, написанные по данной тематике, автор постарался изучить и использовать при написании данной работы. С точки зрения отечественной литературы, можно выделить работы А.Н. Вылегжанина, И. П. Дудыкиной, Е. Н. Хмелевой, В. К. Шурпяк, Л. Г. Цой и другие. Были проанализированы и зарубежные работы, в частности Øystein Jensen, Seyyed Ali Hashemi, Marco Mondelli, Rudiger Urbanke, Warren J. Gross, W. Laursen и другие.

Методологической основой работы послужили логический метод, сравнительно-правовой, историко-правовой, методы системного анализа, метод теоретико-правового прогнозирования.

¹⁵ Преамбула, Резолюция N MSC.385(94) Международной морской организации "Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс)" // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, (дата последнего обращения 23.03.2018)

Глава I. Общие сведения о Полярном кодексе

1. Причины разработки Полярного кодекса

Как было отмечено выше, благодаря разработке Вашингтонского договора об Антарктике, проблема международно-правовой основы взаимодействия государств в вопросе распределения сухопутных территорий в этом регионе потеряла свою остроту, чего не скажешь о другом регионе высоких широт. В течение последнего десятилетия Арктический регион активно развивается как новое пространство международно-политического, торгового и научного взаимодействия. Отличительной особенностью начала 2000х гг. стал рост исследовательской активности в Арктике со стороны азиатских стран, прежде всего Японии, Китая, Индии и Республики Корея.¹⁶ Не последнюю роль в активности новых игроков в Арктике играет энергетический фактор.

Эксперты полагают, что в только в одном российском арктическом шельфе находятся залежи нефти и газа стоимостью \$20 трлн с перспективой к 2050 году обеспечить 20-30% добычи нефти в стране.¹⁷ За полярным кругом было открыто свыше 400 наземных месторождений нефти и газа. На 60 из них активно ведётся добыча, около четверти ещё не разработано.¹⁸ Однако Арктические минеральные богатства не сводятся исключительно к углеводородам. В арктической зоне России, которую можно назвать наиболее освоенной частью региона, сосредоточены богатые месторождения никеля,

¹⁶ Международные отношения в Арктике. Учеб.-метод. Материалы № 3/2017 / Голдин В. И., Соколова Ф. Х., Паникар М. М; Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД, 2017 – с. 8

¹⁷ Варвара Перцова. Нефть в Арктике: как российские нефтяные компании действуют в условиях санкций [Электронный ресурс] // Журнал Forbes. URL: <http://www.forbes.ru/biznes/343165-neft-v-arktike-kak-rossiyskie-neftyanye-kompanii-deystvuyut-v-usloviyah-sankciy> (дата обращения: 05.02.2018).

¹⁸ Павловец Т. А. Полезные ископаемые Арктики / Т. А. Павловец ; науч. рук. Н. М. Недолишко // Творчество юных - шаг в успешное будущее: Арктика и её освоение: материалы IX Всероссийской научной молодежной конференции с международным участием с элементами научной школы имени профессора М.К. Коровина, г. Томск, 10-14 октября 2016 г. — Томск: Изд-во ТПУ, 2016. — [С. 128-130].

меди, угля, золота, урана, вольфрама и алмазов. На территории, принадлежащей США, также есть запасы урана, меди, никеля, железа.¹⁹

Наряду с исследованиями климатических процессов и изучением возможностей по добыче углеводородов и других важных минеральных ресурсов на арктическом шельфе, транспортно-логистический потенциал входит в «тройку» приоритетов государств, формирующих сеть международных контактов в Арктике.²⁰ Северный морской путь и Северо-западный проход в изменяющихся климатических условиях убедительно продемонстрировали прогрессирующее повышение возможностей, ранее мало использовавшихся из-за ледового покрова этих морских коммуникационных путей.²¹

Фактор влияния глобальных климатических изменений на площадь многолетнего льда в Северном ледовитом океане внес существенные изменения в восприятие преимуществ Севморпути и Северо-западного прохода. По информации американского Национального центра данных по исследованию снега и льда (National Snow and Ice Data Center - NSIDC), ледовый покров в Арктике в апреле 2017 г. составил 13,83 млн кв. км, что является самым низким показателем за последние 38 лет.²² Прогнозы экспертов относительно полного освобождения Северного Ледовитого

¹⁹ Александр Лебедев. Арктическая кладовая [Электронный ресурс] // Информационно-издательский проект «Российский север: модернизация и развитие» URL: <http://rosnord.ru/resources/shelf/332-arkticheskaya-kladovaya-v-arkticheskoy-zone-rossii-sosredotocheny-bogatye-mestorozhdeniya-nikelya-medi-uglya-zolota-urana-volframa-i-almazov>, (дата последнего обращения 12.03.2018)

²⁰ Международные отношения в Арктике. Учеб.-метод. Материалы № 3/2017 / Голдин В. И., Соколова Ф. Х., Паникар М.М.; Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД, 2017. – С. 4

²¹ Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады // Вестник Московского университета. 2011. № 2 С. 92 - 128

²² Graham, R. M., L. Cohen, A. A. Petty, L. N. Boisvert, A. Rinke, S.R. Hudson, M. Nicolaus, and M. A. Granskog. 2017. Increasing frequency and duration of Arctic winter warming events, *Geophys. Res. Lett.*, 16, 6974-6983, doi:10.1002/2017GL073395., (дата последнего обращения 13.03.2018)

океана ото льда значительно разнятся, отсылая нас то к 2100 г.²³, то к 2060-2080 гг.²⁴, а то и вовсе к 2030 г.²⁵ и 2020 г.²⁶ Исследование «Снег, вода, лед и вечная мерзлота в Арктике»²⁷, опубликованное программой арктического мониторинга и оценки Арктического совета, только подтверждает факт глобального изменения климата в регионе, указывая, что темпы потепления в Арктике в течение последних 50 лет увеличились вдвое по сравнению с другими регионами мира.

Таким образом, таяние ледового покрова обуславливает будущую востребованность Севморпути и Северо-Западного прохода для судовладельцев с точки зрения, в первую очередь, времени, которое судно тратит на перевозку груза и сокращения связанных с этим затрат на фрахт, топливо, продовольствие для экипажа. Существуют и иные преимущества помимо экономических, как то: отсутствие риска нападения пиратов на трассах Севморпути, в отличие от пути через Индийский океан,²⁸ соответственное уменьшение выбросов с судов в атмосферу и другие. Состояние и динамика мировых сырьевых рынков, а также изменение ледовой обстановки в Арктике открывают перспективы превращения этих маршрутов в главные трассы мирового торгового флота. Например, при

²³ James Screen and Daniel Williamson. Would limiting global warming to 1.5 or 2C prevent an ice-free Arctic? [Электронный ресурс] // Geophysical Research Abstracts Vol. 19, EGU2017-3567, 2017 EGU General Assembly 2017, Nature Climate Change URL: <http://www.nature.com/articles/nclimate3248>

²⁴ Н. Накиченович, Дж. Алкамо, Ж. Дэвис, Б. де Вриэ, Дж. Фенхан, С. Граффин, К. Грегори, А. Грубер, Т. Ю. Цзюнь, Т. Крам, Э. Л. ла Ровере, П. Шукла, Л. Михаэлис, С. Мори, Т. Морита, У. Пеплер, Х. Питчер, Л. Прайс, К. Раихи, А. Роэхрл, Х-Х Рогнер, А. Санковский, М. Шлезингер, С. Смит, Р. Сварт, Н. Виктор, Ч. Дади — 2000 г.: Сценарии выбросов. Специальный доклад рабочей группы III Межправительственной группы экспертов по изменению климата. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 599 pp

²⁵ Gunnarsson B. Operations and Shipping Logistics. The Arctic in World Affairs. A North Pacific Dialogue on the Future of the Arctic. Ed. By O. Young, J. Kim, Y. Kim. 2013 North Pacific Arctic Conference Proceedings. KMI and East-West Center. Published in December 2013. Honolulu. USA. P. 42

²⁶ Alaska Dispatch. Expert predicts ice-free Arctic by 2020 as UN releases climate report [Электронный ресурс] //

²⁷ AMAP, 2011. SWIPA 2011 Executive Summary: Snow, Water, Ice and Permafrost in the Arctic. Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), Oslo, Norway. 15 pp.

²⁸ Gunnarsson B. Op. cit. P. 42

перевозке груза из Мурманска в Кобе (Япония) экономия времени в пути в сравнении с Суэцким каналом составит порядка 19 дней.²⁹ В отличие от Суэцкого канала, Северный морской путь привлекает отсутствием очередей и платы за проход судов (кроме случаев, когда нужны услуги ледокола). Плата за ледокольную проводку судов по Севморпути может быть в будущем приравнена к плате за проход по каналу. Повышенную страховку при плавании по Севморпути с учетом опасности получения ледовых повреждений можно сравнить с повышенной страховкой при проходе Аденского пролива.³⁰

Факт повышения роли арктических морских коммуникаций подтверждает рост числа судов, проходящих через Северный морской путь и Северо-Западный проход. Например, в 2013 г. объем грузопотоков по Северному морскому пути, в том числе транзитных, превысил 4 млн. тонн (в 2012 г. объем составил 3752 тыс. т).³¹ Изменение режима судоходства в регионе заставляет по-новому взглянуть на процесс добычи природных ресурсов, несмотря на недостаток необходимых технических средств и технологий поиска, разведки и освоения морских месторождений углеводородов в арктических условиях.

Хотя в данный момент арктическую нефтедобычу нельзя назвать прибыльным коммерческим проектом в силу достаточно высокой себестоимости арктической нефти, растущая перспективность инвестиций в арктические углеводороды признается нефтедобывающими компаниями. Инвестиции одной только «Роснефти» с 2012 г. в разработку арктического

²⁹ Ibid. P. 45-46

³⁰ Павлов К. Северный морской путь: проблемы развития грузопотоков / К. Павлов, В. Селин // Экономист. – 2016. - № 1 – С. 67-74

³¹ Михайличенко В. В. Анализ грузопотоков по СМП в 2012-2013 гг. / Материалы Международной конференции «Арктика: регион сотрудничества и развития». – М., 2013. 2-3 декабря.

шельфа составили около 100 млрд рублей, а с 2017 по 2021 гг. объемы инвестиций вырастут до 250 млрд рублей.³² Компания Shell, прекратившая нефтедобычу в Арктике в начале 1990-х гг. в силу сложности условий и высокой стоимости добычи, вновь увеличила свою лицензионную активность.³³

Однако необходимость создания единого юридического документа, обеспечивающего безопасную эксплуатацию судов и защиту полярной окружающей среды, связана не только с фактором потепления. В числе поводов для такой законодательной инициативы можно назвать аварии судов в арктических водах и в районе Антарктики, речь о которых пойдет ниже. Еще одной и, возможно, основной побудительной причиной для разработки нового международного нормативного документа, представляющей наибольший интерес для судовладельцев и операторов судов, явилось существование в Арктике установленных прибрежными государствами режимов плавания с различными правилами. В первую очередь таковыми являются режимы, установленные Канадой в акватории Северо-Западного прохода, и российские Правила плавания в акватории Северного морского пути. Правила Российской Федерации и Канады действуют в пределах их исключительных экономических зон. Режимы мореплавания в этих водах являются по своей природе разрешительными, так как предполагают предоставление прибрежными государствами согласия на плавание судов в присутствии льдов при условии доказательства судами их соответствия правилам этих режимов, причем бремя доказательства соответствия судов

³² Варвара Перцова. Нефть в Арктике: как российские нефтяные компании действуют в условиях санкций [Электронный ресурс] // Журнал Forbes. URL: <http://www.forbes.ru/biznes/343165-neft-v-arktike-kak-rossiyskie-neftyanye-kompanii-deystvuyut-v-usloviyah-sankcii> (дата обращения: 05.02.2018).

³³ Мария Кутузова. Shell: «Год трансформации — хороший год». [Электронный ресурс] // Интернет-проект «Нефтянка». URL: <http://neftianka.ru/shell-god-transformacii-xoroshij-god/> (дата последнего обращения 17.03.2018)

требованиям режимов лежит на судовладельце или операторе. Норвегия, США, Дания также предъявляют ряд требований к судам, попадающим в пределы их территориального моря.

В данном случае очевидна необходимость унификации всех существующих требований различных режимов и упрощении их для судовладельцев, рассматривающих возможность плавания в арктических водах. До вступления Полярного кодекса в силу судно могло совершать плавание в полярных водах свободно с учетом ограничений национальных норм прибрежных государств в некоторых районах полярных вод. Это провоцировало возможность планирования полярного рейса судовладельцем с опорой лишь на экономическую выгоду без учета рисков, связанных с подобными операциями на малопригодном судне или с экипажем, не имеющим достаточного опыта плавания в полярных водах. При этом Администрация государства флага не имела формального права воспрепятствовать совершению подобного рейса.

Полярный кодекс охватывает вопросы, связанные с проектированием, конструкцией, оборудованием и эксплуатацией полярных судов, включая подготовку экипажей для плавания в ледовых условиях и при низких температурах наружного воздуха. Новый международно-правовой документ призван обеспечить безопасное использование судов и защиту полярной окружающей среды через рассмотрение рисков, характерных для полярных вод, снижение которых не рассматривается в достаточной мере в других документах Организации.

2. Процесс разработки Полярного кодекса

Условно период разработки Полярного кодекса можно разделить на три этапа.³⁴ Первый период 1991 – 2002 гг. можно охарактеризовать как зарождение инициатив по улучшению безопасности в покрытых льдом полярных водах, кульминационным событием которого стала разработка «Руководства для судов, эксплуатируемых в покрытых льдом Арктических водах» в 2002 г.³⁵ Второй этап разработки документа датируется 2002 – 2009 гг и представляет собой действия по расширению «Руководства» с целью распространения действия и на воды Антарктики.³⁶ Финальная стадия процесса, длившаяся с 2009 по 2015 гг. заключалась в изменении статуса «Руководства» по направлению к обязательному юридическому документу.³⁷

Разработка документа проходила под руководством Подкомитета ИМО по проектированию и оборудованию судов (the IMO Sub-Committee on Ship Design and Equipment (Далее - DE)). В связи с реструктуризацией Международной морской организации в 2014 г. впоследствии эту обязанность взял на себя Подкомитет по проектированию и конструкции судов (the IMO Sub-Committee on Ship Design and Construction (Далее – SDC)). Также активное участие в разработке международно-правового документа принимал Подкомитет по человеческому фактору в подготовке моряков и несении вахты (the IMO Sub-Committee on Human Element Training

³⁴ Jensen, Øystein. The International Code for Ships Operating in Polar Waters: Finalization, Adoption and Law of the Sea Implications. *Arctic Review*, [S.l.], v. 7, n. 1, May 2016. ISSN 2387-4562. [Electronic resource] // Nordic open access scholarship publishing. URL: <https://arcticreview.no/index.php/arctic/article/view/236>. Date accessed: 23 March 2018. doi: <https://doi.org/10.17585/arctic.v7.236>.

³⁵ Guidelines for ships operating in polar waters (редакция от 2010 г.). Текст доступен по адресу: <http://www.imo.org/Publications/Documents/Attachments/Pages%20from%20E190E.pdf>.

³⁶ Л.Г.Цой. Проект Полярного Кодекса. Предложение по требованиям к судам полярного плавания [Электронный ресурс] // Рекламно-информационное агентство «PRO Атом» издательского дома «ОВИЗО». URL: <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=2691>

³⁷ Øystein Jensen. The IMO Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-covered Waters. From Voluntary to Mandatory Tool for Navigation Safety and Environmental Protection? Fridtjof Nansen Institute, 2007. P. 8.

and Watch keeping). В целом, работой над Полярным кодексом занималось множество рабочих групп. Ответственными вышестоящими органами являлись Комитет по безопасности на море (Maritime Safety Committee, Далее - MSC) в части положений, касающихся мер по обеспечению безопасности судоходства, и Комитет защиты морской среды (Marine Environment Protection Committee, Далее - МЕРС) в области предотвращения загрязнения. Хотелось бы подробнее остановиться на каждом из периодов.

2.1 Первый период разработки Кодекса с 1991 по 2002 гг.

Огромным поводом для начала активной работы над новым международно-правовым документом послужила авария танкера компании Еххон «Эксон Вальдес» («Exxon Valdez»), произошедшая в 1989 г. у берегов Аляски. В результате катастрофы около 10,8 миллионов галлонов нефти (около 260 тыс. баррелей или 40,9 миллионов литров) вылилось в море, образовав нефтяное пятно в 28 тысяч квадратных километров. Всего танкер перевозил 54,1 миллиона галлонов нефти. Было загрязнено около двух тысяч километров береговой линии.³⁸ В этом же году у берегов Антарктики аргентинское судно «Байя Параисо» (“Bahía Paraíso”) также терпит крушение с 1 тысячей т дизельного масла на борту.³⁹

После произошедшего на пятьдесят девятой сессии MSC в 1991 году Германия представила краткий документ, в котором обсуждались Руководящие принципы для судов, предназначенных для операций в Полярных водах. Германия предположила, что в СОЛАС (Международная

³⁸ The Exxon Valdez oil spill: a report to the President. Samuel K Skinner; William K Reilly; National Response Team (U.S.); United States. Department of Transportation.; United States. Environmental Protection Agency. [Washington, D.C.]: [U.S. Environmental Protection Agency], 1989.

³⁹ Паничкин И.В. Международно-правовые основы сотрудничества арктических государств в области борьбы с морскими нефтяными загрязнениями в Арктике // Нефть, Газ и Право. 2013. N 1. С. 37.

конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г) можно было бы включить следующее правило (Глава II-1):

«Суда, предназначенные для судоходства в Полярных водах, должны быть соответствующим образом укреплены для работы в ледовых Полярных условиях в соответствии с правилами одного из признанных обществ классификации».⁴⁰

MCS 59 направила этот вопрос на рассмотрение Подкомитета по проектированию и оборудованию судов (DE). DE, в свою очередь, принял решение о создании неформальной «Внешней рабочей группы» (Outside Working Group, Далее – OWG) на уровне экспертов для разработки предлагаемого руководства для судов, действующих в полярных водах.⁴¹

Итогом работы OWG стала подготовка важного проекта документа под названием «Международный кодекс безопасности для судов в полярных водах» («International Code of Safety for Ships in Polar Waters) в 1998 г, который был направлен на то, чтобы гарантировать, что все навигационные операции в полярных водах будут соответствовать «общепризнанным международным стандартам».⁴²

В документе 1998 г. были разработаны правовые контуры или принципы будущего Полярного кодекса: 1) документ должен основываться на уже принятых в ИМО правовых нормах о безопасности на море, охране окружающей среды и профессиональной подготовке моряков; 2) в фокусе

⁴⁰ IMO Doc. MSC 59/30/32, of April 1991, “Requirements for Ships Intended to Polar waters” [Electronic resource]. URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>, (дата обращения 17.03.2018)

⁴¹ Пересыпкин В., Цой Л., Шурпак В. Международный Полярный кодекс: российские предложения. [Электронный ресурс] // Морской флот №4. 2012. URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=29222>, (дата обращения 25.03.2018)

⁴² International code of safety for ships in polar waters. IMO: DE 41/10, Annex 1: 3. See also IMO Doc. DE 41/10, Annex 1. [Electronic resource]. International maritime organization. URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>

документа должна быть охрана человеческой жизни на море в полярных районах и защита в этих районах морской среды от загрязнения с судов; 3) поддерживается подход, согласно которому Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция 1982 г.) применима к «полярным водам»; 4) при составлении Полярного кодекса должны быть рассмотрены широкие знания и опыт, аккумулированные в правовых режимах плавания во льдах в Российской Арктике, Канадской Арктике, а также в Балтийском море (прежде всего, шведское и финское законодательство о сезонном плавании во льдах).⁴³

Деятельность «Внешней рабочей группы» была поддержана ИМО, что обусловило одобрение выработанных Группой «принципов гармонизации Полярного кодекса» (Polar Code harmonization principles), в числе которых следующие: – для плавания в полярных водах суда должны иметь «подходящее ледовое подкрепление» (suitable ice strengthening); – члены экипажа таких судов должны быть профессионально подготовленными; на «полярных судах (polar vessels)» должно быть установлено «надлежащее навигационное оборудование»; «для каждого члена экипажа» должны иметься средства спасания (survival equipment); для судов, плавающих во льдах, должна быть установлена «единая классификация (a unified classes)».⁴⁴

Однако несмотря на это многие государства и другие заинтересованные стороны настаивали на внесении множества правок в проект документа. Например, на XXII сессии Консультативного Совещания по Договору об

⁴³ Вылегжанин А. Н. Полярный кодекс (оценки и комментарии в зарубежных правовых источниках) / А. Н. Вылегжанин, Г. Г. Иванов, И. П. Дудыкина // Московский журнал международного права. – 2015. - № 4. – С. 43-60.

⁴⁴ Lawson Brigham. IMO Polar Code for Ships Operating in Polar Waters. Policy Brief № 4. Arctic Climate Change, Economy and Society [Electronic resource] // URL: file:///C:/Users/hp/Desktop/%D0%94%D0%B8%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D0%BC/ACCESS-PolicyBrief4-Final.pdf

Антарктике (КСДА) в 1998 г. в г. Тромсё, Норвегия был сделан вывод, что особые условия Антарктического региона не до конца учтены в представленном проекте.⁴⁵ MSC согласился с этим фактом и настоял на том, чтобы Антарктические воды были исключены из сферы распространения действия документа⁴⁶. Кроме того, любые положения, несовместимые с действующим международным правом, должны быть исключены из документа.⁴⁷

В 1999 г. на 71 заседании Комитета ИМО по безопасности на море состоялось дальнейшее обсуждение Полярного кодекса. После того, как несколько стран-членов высказали свою озабоченность, были приняты следующие решения: осуществлять дальнейшую разработку «Кодекса» в форме руководства необязательного характера; применять это руководство только к судам, действующим в рамках СОЛАС (т. е., судам, осуществляющим международные рейсы; водоизмещением свыше 500 брутто-регистрационных тонн и т. д.); применять данное руководство только к «покрытым льдом водам» севернее 60° с. ш.; исключить Антарктику из сферы применения этого руководства, если Консультативные стороны Договора об Антарктике (КСДА) не примут иного решения; обеспечить, чтобы руководство содержало только те положения, которые еще не охвачены другими инструментами, такими, как СОЛАС и МАРПОЛ;

⁴⁵ Protection of Antarctica Act. XXII ATCM/IP32, April, 1998. Agenda item 7a. [Electronic resource] // Secretariat of the Antarctic treaty. URL: https://www.ats.aq/documents/ATCM22/ip/ATCM22_ip032_e.pdf

⁴⁶ IMO doc. DE 43/12, of 23 December 1999, 'Development of Guidelines for Ships Operating in Ice-Covered Waters'. [Electronic resource] // International maritime organization. URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>

⁴⁷ Ibid.

устранить несоответствие между этим документом и другими международными конвенциями (в частности, ЮНКЛОС).⁴⁸

КСДА поддержали решение по исключению Антарктики из сферы действия договора⁴⁹, поэтому все договоренности, упомянутые выше, обусловили появление переработанной версии документа в форме «Руководства для судов, действующих в покрытых льдом водах Арктики» в декабре 2002 г. («Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-covered Waters»)⁵⁰.

Не будучи договорным источником международного права, данное Руководство носило рекомендательный характер. Но «Руководство» стало толчком для ИМО и в Арктического Совета для усиления призывов поднять на юридически обязательный уровень его положения, усовершенствовать соответствующие конвенционные нормы, касающиеся безопасности на море и предотвращения загрязнения морской среды.

2.2. Второй период разработки Кодекса с 2002 по 2009 гг.

В силу роста и развития судоходства в Антарктических водах, в том числе появления крупнотоннажных судов, КСДА поставили вопрос об изменении «Руководства» с целью возможности применения по отношению к навигации в покрытых льдом районах Антарктики.⁵¹ Заявка КСДА была рассмотрена

⁴⁸ Report of the Maritime Safety Committee on its seventy-first session. MSC 71/23, 2 June 1999. Agenda item 23. [Electronic resource] // International maritime organization. URL:

<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>

⁴⁹ Возможность применения в Антарктике разработанного ИМО «Руководства для судов, плавающих в арктических водах с ледяным покровом». XXVII ATCM/WP009, пункт 9 повестки дня КСДА КОМНАП

⁵⁰ Part 1 in IMO Doc. DE 43/WP. 10. Part 2 in IMO Doc. DE 44/12, Annex 2. See also IMO Doc. DE 44/WP.2. [Electronic resource] // International maritime organization. URL:

<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>

⁵¹ Decision 4, Final Report of ATCM XXVII, p. 189 [Electronic resource] // Secretariat of the Antarctic treaty. URL: https://www.ats.aq/documents/ATCM28/fr/ATCM28_fr001_e.pdf

MSC 79 в 2004 г.⁵² Две катастрофы, развернувшиеся в Антарктических водах: столкновение круизного лайнера «Эксплорер» (“Explorer”) с айсбергом у Южных Шейтлендских островов с последующим полным уходом судна под воду в 2007 г.,⁵³ а также застревание во льдах Антарктиды круизного лайнера «Оушен нова» (“Ocean Nova”) в 2008 г.⁵⁴ способствовали ускорению работы по урегулированию режима судоходства в полярных водах.

В это же время Арктический совет организовал проведение международного исследования «Оценка арктического морского судоходства (the Arctic Marine Shipping Assessments)», проводившегося с 2002 по 2004 гг.⁵⁵ По итогам исследования в качестве ключевой рекомендации был отмечен призыв к приданию «Руководству» юридически обязательного характера. Международная ассоциация классификационных обществ (International Association of Classification Societies, далее – МАКО) также занималась проведением собственных исследований в этой области. В течение 2 лет с 2006 по 2008 гг. МАКО удалось разработать «Единые требования для судов ледовитого класса (Unified requirements for Polar Class ships)».⁵⁶ Выработанная МАКО классификация судов основывалась на данных о сезоне работы судна в полярных районах. Классификация представлена в таблице 1 (Приложение).

⁵² Report of the Maritime Safety Committee on its seventy-ninth session (MSC 79/23). 4 January 2005, Agenda item 23. [Electronic resource] // International maritime organization. URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>

⁵³ Юлия Куприна. Как погибал "Эксплорер" [Электронный ресурс] // ИД «Комсомольская правда». URL: <https://www.msk.kp.ru/daily/24007/83680/> (дата обращения 09.02.2018)

⁵⁴ С застрявшего во льдах Антарктики круизного лайнера сняли всех пассажиров. 19 февраля 2009 [Электронный ресурс] // Лента.Ру (дата обращения 09.02.2018). URL: <https://lenta.ru/news/2009/02/18/evacuate/>

⁵⁵ AMAP, 2004. AMAP Assessment 2002: Persistent Organic Pollutants in the Arctic. Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), Oslo, Norway. 310 pp.

⁵⁶ Lawson Brigham. IMO Polar Code for Ships Operating in Polar Waters. Policy Brief № 4. Arctic Climate Change, Economy and Society [Electronic resource] // URL: <file:///C:/Users/hp/Desktop/%D0%94%D0%B8%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D0%BC/ACCESS-PolicyBrief4-Final.pdf>

Данная классификация была включена в новое «Руководство для судов, эксплуатируемых в полярных водах», принятое в 2009 г. на 26 сессии Ассамблеи ИМО, которое, несмотря на отсутствие обязательного характера, стало распространяться и на Антарктику.⁵⁷

Следует также отметить в данном периоде, что в 2008 г. пять прибрежных государств Арктического региона подписали Илулиссатская декларация («The Ilulissat Declaration»)⁵⁸, в которой государства-члены Арктического совета договариваются о том, что ответственное управление в регионе будет осуществляться посредством имплементации в национальное законодательство и применении соответствующих норм на государственном уровне.⁵⁹ Это обеспечило политический толчок для сотрудничества на международном уровне, в том числе в сфере обеспечения охраны окружающей среды в Северном ледовитом океане. Дания, Норвегия и США в 2009 г. выступили с инициативой разработки юридически обязывающего Полярного кодекса.

2.3. Третий период разработки Кодекса с 2009 по 2015 гг.

Этот этап характеризуется провозглашением инициативы под названием «Разработка обязательного Кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах» (“Development of a mandatory Code for ships operating in polar waters”) как основной с указанием срока реализации в 2012 г.⁶⁰ Работа над новым Полярным кодексом продолжилась в рамках 55 и 56 сессий DE, где рабочие группы обсуждали технические аспекты проекта. Основной

⁵⁷ Resolution A.1011(26). Adopted on 26 November 2009 (Agenda item 8). Assembly 26th session [Electronic resource] // International maritime organization. URL: <http://www.sjofartsverket.se/pages/5121/1011.pdf>

⁵⁸ Ilulissat Declaration 2008. Adopted in Ilulissat, Greenland on 28 May 2008 // The Arctic Governance Project. URL: http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf

⁵⁹ Арктический регион. Проблемы международного сотрудничества. Хрестоматия в трех томах. Том 3. Применимые правовые источники. Гл. ред. И. С. Иванов. Нау чред. А.Н. Вылегжанин. М. 2013. С. 204

⁶⁰ IMO Doc. MSC 86/26, paras. 23.32-23.34. [Electronic resource] // International maritime organization. URL: <http://www.ecdis-info.com/media/msc-282-86----chap-v-reg-19.pdf>

задачей было найти способ сделать положения Кодекса общеобязательными. Эта задача была поручена Юридическому комитету (Legal office, далее – LG, Юрком).

К 62 сессии МЕРС Юрком подготовил три варианта реализации идеи.⁶¹ Первый предполагал внесение поправок в Конвенцию СОЛАС 1974 г. путем появления новой главы, которая бы включила Полярный кодекс в состав СОЛАС с помощью ссылки в этом нормативно-правовом акте, принимая во внимание процедуру молчаливого изменения, предусмотренного Конвенцией.⁶²

Вторым вариантом было внесение поправок одновременно и в СОЛАС и в Конвенцию МАРПОЛ, так называемый принцип детерминистического подхода. Предполагалось, что в СОЛАС будет добавлена новая глава, которая сделает обязательной часть Полярного кодекса, относящуюся к безопасности судов одновременно с составлением одного или нескольких Приложений к МАРПОЛ касательно положений Полярного кодекса, относящихся к защите окружающей среды. Третьим вариантом было создание новой, обособленной конвенции.

МЕРС 63 выбрали второй вариант.⁶³ В ноябре 2012 г. эта позиция была поддержана MSC на 91 сессии. Комитет по безопасности на море предложил также разделить общие положения Кодекса и специальные требования на независимые части.⁶⁴ В марте 2013 г. Подкомитет по проектированию и

⁶¹ IMO Doc. МЕРС 62/11/4/Add.1. 26 July 2011 [Electronic resource] // International maritime organization. URL: <http://www.crs.hr/Portals/0/МЕРС%2062-24.pdf?ver=2011-09-26-115050-650>

⁶² Ibid., para. 4

⁶³ IMO Doc. МЕРС 63/23, paras. 11.9-11.18. [Electronic resource] // International maritime organization. URL: [http://www.imo.org/en/OurWork/environment/pollutionprevention/garbage/documents/219\(63\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/environment/pollutionprevention/garbage/documents/219(63).pdf)

⁶⁴ IMO Doc. MSC 91/92, para. 8 [Electronic resource] // International maritime organization. URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/МСС%20-%20Maritime%20Safety/337\(91\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/МСС%20-%20Maritime%20Safety/337(91).pdf)

оборудованию судов добился значительных результатов в разработке Кодекса, завершив проект главы, касающейся защиты окружающей среды.⁶⁵ Также удалось согласовать термины по категориям судов, эксплуатирующихся в полярных водах. Кроме того, было достигнуто соглашение о необходимости введения специальных «Свидетельств полярного судна» (“Polar Ship Certificate”) и «Наставления по эксплуатации в полярных водах» (“Polar Water Operational Manual”).

Было решено также, что основными принципами разработки ПК станет широкое применение методов формализованной оценки безопасности и методов целевых стандартов. Эти методы предполагают сведение к минимуму требований предписывающего характера и предоставление проектировщикам, строителям, судовладельцам, операторам и экипажам судов большей гибкости в принятии решений в сферах их ответственности при условии достижения ими поставленных в ПК целей и удовлетворения соответствующих функциональных требований.⁶⁶

В 2014 г. подкомитеты ИМО были реструктуризированы, что несколько замедлило работу над Кодексом. Подкомитет ИМО по проектированию и оборудованию судов был преобразован в Подкомитет по проектированию и конструкции судов. В этот период времени российское судно «Академик Шокальский», который вышел в многодневный круиз из Новой Зеландии, чтобы посетить несколько объектов у антарктического побережья, оказался

⁶⁵ IMO Doc. DE 57/25, para. 11.40 [Electronic resource] // International maritime organization. URL: <http://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/5p/5ps/International%20Maritime%20Organization/SSE/de57-report.pdf?ver=2017-06-29-130254-353>

⁶⁶ Шурпяк В.К. Полярный кодекс ИМО: Предварительный анализ первой части (требования по безопасности) / В. К. Шурпяк // Научно-технический сборник Российского морского регистра судоходства. – 2015. - № 38-39. – С. 8-17.

блокирован во льдах Антарктиды.⁶⁷ Судно застряло приблизительно в 1,5 тысячах морских миль (2,7 тысячи километров) от города Хобарт на острове Тасмания. Судно оказалось затерто льдами и получило повреждение обшивки. Это происшествие мотивировало SDC действовать более активно. Было решено разделить Кодекс на две части, где первая часть относилась к требованиям безопасности, а вторая – к защите окружающей среды. Кроме того, каждая из этих двух частей, в свою очередь, подразделялась еще на две, подразумевая обязательную и рекомендательную часть соответственно.

В ноябре 2014 г на 94 сессии Комитета по безопасности на море были одобрены положения Кодекса, относящиеся к безопасности судоходства,⁶⁸ и, соответственно, разработан проект новой Главы XIV СОЛАС.⁶⁹ А в мае 2015 г. на 68 сессии Комитета защиты морской среды были приняты нормы Кодекса в области защиты окружающей среды⁷⁰ в рамках поправок к МАРПОЛ.⁷¹ В итоге к маю 2015 г. была завершена работа над окончательным текстом Полярного кодекса. Полтора года (с середины мая 2015 г. по 1 января 2017 г.) было предоставлено государствам для завершения внутренних законодательных процедур по принятию обозначенных дополнений и изменений в названные морские конвенции, по применению Полярного кодекса в целом, с учетом разного значения его составных частей, с точки зрения обязательности их исполнения.

⁶⁷ Надежда Бас. Людей с судна "Академик Шокальский" эвакуируют на вертолете. [Электронный ресурс] // ИД «Комсомольская правда». URL: <https://www.kp.ru/online/news/1623950/> (дата обращения 12.02.2018)

⁶⁸ Res. MSC. 385 (94). See also IMO Doc. MSC 94/21 [Electronic resource] // International maritime organization. URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-\(MSC\)/Documents/MSC.386\(94\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-(MSC)/Documents/MSC.386(94).pdf)

⁶⁹ Ibid.

⁷⁰ Res. MEPC. 264 (68) [Electronic resource] // International maritime organization. URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.264\(68\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.264(68).pdf)

⁷¹ Res. MEPC. 265 (68) [Electronic resource] // International maritime organization. URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.265\(68\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.265(68).pdf)

3. Структура Кодекса

Полярный кодекс устанавливает международно-согласованные правила об эксплуатации судов в полярных районах. Преамбула (п. 1) Кодекса характеризует его как дополнение к имеющимся документам ИМО, созданным с целью усиления безопасности эксплуатации судов и снижения негативного воздействия судоходства на человека и окружающую среду в суровых условиях полярных вод. В целом Кодекс разработан на основе метода формализованной оценки безопасности, то есть идентификации опасностей и оценки их последствий, взвешивании степени риска по различным опасностям и применении целевых стандартов для формулирования требований. Применение указанных методов, среди прочего, предполагает сведение к минимуму требований предписывающего характера и предоставление проектировщикам, строителям, судовладельцам, операторам и экипажам судов большей гибкости в принятии решений в сферах их ответственности, но при обязательном условии достижения ими поставленных в ПК целей и удовлетворения соответствующих функциональных требований.

Также одной из особенностей Кодекса можно назвать ссылки на иные инструменты ИМО, такие как: Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. с поправками (ПДМНВ-78),⁷² Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков в управлении ими 2004 г. (BWM)⁷³, Международная конвенция о

⁷² Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДНВ/STCW) (Заключена в г. Лондоне 07.07.1978) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения 10.03.2018).

⁷³ Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года (Вместе с "Правилами контроля...", <Формами международного свидетельства, журнала операций>, <Резолюциями о будущей работе организации, использовании механизмов принятия решений при обзоре стандартов согласно правилу D-5, содействию техническому сотрудничеству и помощи, обзоре

контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 г. (AFS)⁷⁴.

«Структура кодекса (Structure of the Code)» представляет собой Преамбулу, Введение и части I и II. Преамбула международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах представляет собой, по большому счету, перечисление некоторых характеристик полярных регионов и связанных с ними затруднений, обуславливающих необходимость создания этого международно-правового документа. Например, п. 3 Преамбулы указывает на необходимость существования особых навигационных требований для полярных вод в силу их уникальности.⁷⁵ Также в Преамбуле Кодексом признаются дополнительные трудности, характерные для навигации в полярных водах, такие как: отсутствие подходящих карт для прибрежного плавания, существование не выявленных и не отмеченных на картах отмелей. В п. 4 Преамбулы признается большая вероятность нанесения вреда прибрежным сообществам Арктики в результате эксплуатации судов.⁷⁶ Также в преамбуле отражен общий подход в создании Кодекса – подход, основанный на риске (“risky-based approach”) и целостный подход (“holistic”) при снижении выявленных рисков. При этом в п. 5 Преамбулы есть крайне выгодное для разработчиков уточнение, что любые меры безопасности, направленные на снижение вероятности аварии окажут положительное влияние на окружающую среду. Иными словами, какие бы

Приложения>) (Заключена в г. Лондоне 13.02.2004) // Бюллетень международных договоров. 2017. N 12. С. 16 - 47.

⁷⁴ Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах (AFS 2001) (Вместе с "Мерами...", <Требуемыми элементами первоначального и всеобъемлющего предложений>, "Требованиями по свидетельствованию и выдаче свидетельств...", <Образцом формы Декларации>) (Заключена в г. Лондоне 05.10.2001). Россия присоединилась к данному документу (Постановление Правительства РФ от 09.08.2012 N 814) // Бюллетень международных договоров. 2013. N 8. С. 64 - 84.

⁷⁵ П. 3 Преамбулы Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярного кодекса) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> (дата последнего обращения 23.03.2018)

⁷⁶ Там же, п. 4

слабые места ни присутствовали в Кодексе, принятые меры, по мнению его разработчиков, в любом случае позитивно меняют существующую действительность.

Во введении содержатся обязательные положения, применимые к обеим частям и касающиеся целей кодекса, источников опасностей в полярных водах и географических границ района действия документа. Также во введении определены используемые в документе термины.

Часть I «Меры по обеспечению безопасности» (Safety Measures) разделена на составные части: «I-A» и «I-B». Первая (часть I-A) является юридически обязательной, представляя собой новую главу XIV Конвенции СОЛАС. Вторая часть (I-B) является «дополнительным руководством» (additional guidance) к части I-A и носит рекомендательный характер.⁷⁷ Положения части I-A являются обязательными для всех государств-участников. Требования главы касаются как конструкции судов, наличия спасательных средств, средств связи, обеспечения противопожарной безопасности и др.

Часть II Кодекса «Меры предотвращения загрязнения» (Pollution Prevention Measures) обеспечивает международно-правовое реагирование на ключевые риски для окружающей среды, сопряженные с навигацией в полярных водах с точки зрения мер защиты экосистем. Составные части этой главы также разделены на юридически обязательную и рекомендательную части: часть II-A, принятая в виде нескольких поправок к Приложению I, II, IV и V Конвенции МАРПОЛ, носит обязательный характер, тогда как часть II-B –

⁷⁷ Res. MSC.386(94), no.3 [Electronic resource] // International maritime organization. URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-\(MSC\)/Documents/MSC.386\(94\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-(MSC)/Documents/MSC.386(94).pdf)

это рекомендательное «дополнительное руководство».⁷⁸ Поправки к Приложению I касаются мер предотвращения загрязнения нефтью, поправки к Приложению II состоят из норм контроля загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом. Поправки к Приложению IV касаются предотвращения загрязнения сточными водами с судов, а поправки к Приложению V посвящены предотвращению загрязнения мусором с судов.

Таким образом, выявляется главное отличие от положений, касающихся безопасности в Полярном кодексе. В то время как для норм, касающихся безопасности в полярных водах, в Конвенции СОЛАС создается целая отдельная глава, регулирование экологических проблем обозначено в основном в форме поправок к уже существующей формулировке правовых норм. Некоторые параграфы были расширены или заменены, некоторые заново пронумерованы. Новые главы были добавлены в приложения МАРПОЛ лишь касательно сферы применения Полярного кодекса. Стоит отметить, что обязательность норм главы II-A зависит от того, присоединилось ли государство к тем Приложениям, поправки в которые внес Полярный кодекс. Не все государства в равной степени являются участниками всех вышеупомянутых Приложений, что нарушает единообразие применения документа. Признается, что было бы удобнее также заключить все поправки в одну главу по примеру новой Главы XIV СОЛАС.

Особенностью части I-A в сравнении с частью II-A является использование методологии целевых стандартов, подразумевающей наличие в каждой главе целей и функциональных требований, для достижения которых вводятся

⁷⁸ Res. MEPC.265(68), para 3 [Electronic resource] // International maritime organization. URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.265\(68\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.265(68).pdf)

описанные требования. Части I – A и I – B Полярного кодекса были введены резолюцией MSC.385 (94) Комитета по безопасности на море⁷⁹, а части II - A и II – B резолюцией MEPC.264(68) Комитета по защите морской среды.⁸⁰

Кроме указанных частей в резолюции MSC.385 (94) присутствуют два приложения к ПК. Приложение 1 содержит форму “Свидетельства о плавании в полярных водах” (Polar Ship Certificate), в Приложении 2 приводится образец содержания «Наставления по эксплуатации в полярных водах» (Polar Water Operational Manual). Немаловажно отметить, что в обеих резолюциях, комитеты отмечают, что поправки к Введению, сфера обязательного действия которого распространяется на обе части Кодекса, должны приниматься исключительно в ходе консультаций с комитетами.

Кроме того, стоит обратить внимание на формулировку вопроса добровольного применения Кодекса судами, не охватываемыми этим новым международно-правовым документом. В п. 4 обеих резолюций указано, что Договаривающимся правительствам в данном случае предлагается рассмотреть вопрос о добровольном применении Полярного кодекса насколько это возможно. В этом пункте открывается первое и одно из главных противоречий Кодекса, связанное с отсутствием каких-либо рычагов влияния на суда, не попадающие под регламентацию Кодекса.

Вывод:

Разработка и имплементация Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в Полярных водах была обусловлена такими факторами,

⁷⁹ Res. MSC.386(94), no.3 [Electronic resource] // International maritime organization. URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-\(MSC\)/Documents/MSC.386\(94\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-(MSC)/Documents/MSC.386(94).pdf)

⁸⁰ Res. MEPC.265(68), para 3 [Electronic resource] // International maritime organization. URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.265\(68\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.265(68).pdf)

как изменение режима судоходства в водах высоких широт в связи с влиянием глобальных климатических изменений на площадь многолетнего льда и наличием существенных запасов полезных ископаемых. Обнаружился недостаток международно-правовой базы для регулирования судоходства в полярных водах. Дополнительным побудительным мотивом к разработке Кодекса стали множественные аварии в полярных акваториях.

Полярный кодекс призван «заполнить пробелы» в области безопасного использования судов в полярных водах, а также в сфере защиты окружающей среды высоких широт посредством рассмотрения основных рисков, характерных для полярной акватории. Разработка документа проходила под руководством Подкомитета ИМО по проектированию и оборудованию судов, а затем – Подкомитета по проектированию и конструкции судов. История создания Полярного кодекса является прямым отражением сложности решаемых им проблем. Большое количество различных документов, прямо или косвенно регламентирующих судоходство в полярных водах, разногласия сторон в совокупности с позициями различных экологических организаций обусловили затяжной характер согласования содержания Полярного кодекса и, безусловно, отразились на его качестве не лучшим образом. Процесс разработки Кодекса был достаточно длительным и велся с 1991 по 2015 г.

Глава II. Меры по безопасности судоходства в полярных водах

1. Анализ Введения Полярного кодекса

Первым и основным пунктом Введения Полярного кодекса, безусловно, стала обозначенная цель заключения международно-правового документа, которая, по мнению разработчиков, заключалась в обеспечении безопасности эксплуатации судов и защиты полярной окружающей среды через рассмотрение рисков, характерных для полярных вод, снижение которых не рассматривается в достаточной мере в других документах.⁸¹ Таким образом, Полярный кодекс выступает способом устранения неточностей и неполноты существующей нормативно-правовой базы, распространяющей свое действие на зону полярных вод в указанных сферах регулирования.

Немаловажным представляется п. 2 Введения, посвященный терминам, употребляющимся в Кодексе. В целом, в нем используются термины в таком же значении, в котором они упоминаются в Конвенции СОЛАС относительно положений, содержащихся в части I Кодекса и в Конвенции МАРПОЛ относительно части II.⁸² Ключевые новые термины, предусмотренные Кодексом, это, в первую очередь, новая разработанная классификация судов, допустимых в полярные воды в зависимости от условий, в которых возможна их эксплуатация.

Выделяется три категории судов – А, В и С.⁸³ Суда категории А (Category A ship) – это суда, сконструированные для эксплуатации в полярных водах, как минимум в условиях однолетнего льда средней толщины, с участками

⁸¹ п 1. Введения Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярного кодекса) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> (дата последнего обращения 23.03.2018)

⁸² Там же, п. 2

⁸³ Там же, п. 2.1, 2.2, 2.3

многолетнего льда. Судно категории В (Category B ship)– означает судно, не включенное в категорию А, которое сконструировано для эксплуатации в полярных водах, как минимум в условиях тонкого однолетнего льда, с участками многолетнего льда. Судно категории С (Category C ship) – означает судно, сконструированное для эксплуатации в открытых водах или в ледовых условиях менее сложных, чем те, которые обозначены для категорий А и В.

При этом необходимо иметь в виду, что данная классификация должна быть соотнесена с полярным классом судна, о которой речь шла в главе I при упоминании разработанных МАКО «Единых требований Международной ассоциации классификационных обществ». Согласно п. 1.2.6 части I-A Кодекса понятие «ледовый класс» обозначает символ класса, присвоенный судну Администрацией государства регистрации судна или организацией, признанной Администрацией, и демонстрирующий, что судно спроектировано для эксплуатации в условиях морского льда. В то же время п. 1.2.10 части I-A уточняет, что «полярный класс» — это ледовый класс, присвоенный судну Администрацией или организацией, признанной Администрацией, на основании унифицированных требований МАКО. Таким образом, Кодекс создает необходимость соотнесения существовавших классификаций судов с новыми категориями, предложенными Кодексом. О проблеме определения равноценного ледового класса речь пойдет в пункте анализа Части I Кодекса. Также раскрыты такие понятия как «однолетний лед», «чистая вода», «лед материкового происхождения», «старый лед», «морской лед» и другие.

Очень важным является перечисление во Введении источников рисков, которые призван минимизировать новый Кодекс. Это опасности, которые

могут привести к повышенной вероятности возникновения серьезных последствий. Эти риски связаны, в первую очередь, со льдом, влияющим на характеристики конструкции судна, на механизмы, остойчивость и возможность выполнения поставленных задач. Обледенение верхних конструкций, низкие температуры, длительные периоды темного или светлого времени суток упомянуты в качестве возможных источников повышенной опасности. Туда же отнесены удаленность и недостаток полных гидрографических данных, недостаток оборудования, малый опыт работы в полярных условиях.

В п. 3 под названием «Источники опасности» отмечена повышенная чувствительность окружающей среды высоких широт к вредным веществам и другим воздействиям и различие уровней риска в полярных водах в зависимости от географического положения, времени года и других факторов. Этот фактор обуславливает необходимость варьирования мер для смягчения последствий перечисленных во Введении опасностей относительно вод Арктики и Антарктики.

2. Сфера применения Полярного кодекса

Следует особо отметить указание на географические границы применения Полярного кодекса. Район действия ПК ограничен понятием «полярных вод», определение которого содержится в п. 4 Правила 1 Главы XIV СОЛАС: «Полярные воды означают арктические воды и/или район Антарктики». В том же Правиле раскрыты понятия «арктические воды» и «район Антарктики». И если определение «арктических вод» крайне развернуто и подробно с указанием контрольной линии, проходящей по координатам точек определенной широты и долготы, то «район Антарктики» по указанию создателей Кодекса – это морской район к югу от 60° южной широты.

Кратко можно описать область применения ПК в Арктике следующим образом: пространство к востоку от мыса Канин Нос до Берингова пролива и в Беринговом море к северу от 60° параллели.⁸⁴ Для упрощения понимания во Введении Полярного кодекса помещены рисунки с указанием на карте границ его применения (рис. 1, 2 в Приложении). Примечательно, что район действия Полярного кодекса в Антарктике совпадает с районом действия Договора об Антарктике. Если сравнить область применения Правил плавания в акватории Северного морского пути (рис. 3 в Приложении)⁸⁵, то можно установить, что границы применения ПК несколько шире – добавлена северная часть Берингова и Баренцева морей.

Рассматривая сферу применения Кодекса с точки зрения судов, на которые он распространяет свое действие, мы также обращаемся к главе XIV СОЛАС. Правило 2 под названием «Применение» указывает, что если прямо не указано иное, то Глава XIV применяется к судам, эксплуатирующимся в полярных водах и имеющим свидетельства в соответствии с главой I (Конвенции СОЛАС)⁸⁶. Обращаясь к главе I СОЛАС, можно сразу поставить проблему распространения действия Конвенции и, соответственно, Полярного кодекса не на все суда.

Глава I СОЛАС определяет общую сферу применения Конвенции, а, соответственно, и Кодекса как применение к судам, совершающим международные рейсы.⁸⁷ Понятие международного рейса также раскрыто в СОЛАС и означает рейс из страны, к которой применяется Конвенция до

⁸⁴ Шурпьяк В.К. Указ. соч. С. 13

⁸⁵ Приказ Минтранса России от 17.01.2013 N 7 "Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути" (Зарегистрировано в Минюсте России 12.04.2013 N 28120) // "Российская газета", N 86, 19.04.2013.

⁸⁶ Правило 2, Глава XIV, Международной конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года" (СОЛАС/SOLAS) (Заключена в г. Лондоне 01.11.1974) // Бюллетень международных договоров. 2011 (приложение N 1, ч. 1). С. 3 - 211

⁸⁷ Там же. Правило 1а, Глава 1, Часть А.

порта за пределами этой страны.⁸⁸ Таким образом суда, осуществляющие исключительно внутренние рейсы исключены из сферы действия документа.

Помимо этого, Конвенция, а соответственно, и Полярный кодекс, согласно Правилу 3 Главы I СОЛАС, не распространяется на военные корабли и военный транспорт, на грузовые суда валовой вместимостью менее 500 рег. т, на суда, не имеющие механических средств движения, а также деревянные суда примитивной конструкции, прогулочные яхты, не занимающиеся коммерческими перевозками, рыболовные суда. Правило 4 Главы I Кодекса предусматривает и дополнительные изъятия в виде освобождения Администрации государства флага от выполнения требований Конвенции для судов, обычно не совершающих международные рейсы, но в исключительных обстоятельствах вынужденному выполнить такой разовый международный рейс.

Глава XIV СОЛАС вводит дополнительные исключения для судов, эксплуатируемых правительством договаривающихся стран только для правительственной некоммерческой службы. Здесь могут подразумеваться, например, судна береговой охраны. Тем не менее, согласно п. 2 Правила 2 такие судна «поощряются» к тому, чтобы действовать, насколько это возможно, в соответствии с Главой XIV. Однако такая формулировка как «насколько это возможно» является крайне размытой и в этой связи не порождает никаких юридически обязательных последствий. Стоит отдельно отметить п. 2 Правила 2 Главы XIV СОЛАС, устанавливающий, что главными судами, на которые распространяются правила Полярного кодекса, являются суда на этапе постройки на 1 января 2017 г. Однако суда, которые были сконструированы ранее этой даты, должны отвечать соответствующим

⁸⁸ Там же. Правило 2 d

требованиям Кодекса к дате первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства в зависимости от того, какая дата наступит раньше, после 1 января 2018 г. Понятие термина «соответствующие требования» в данном случае можно толковать различными способами. Кроме того, в Полярном кодексе сделаны исключения для требований, выполнение которых на существующих судах потребует значительных конструктивных изменений. Таким образом, на данный момент, в полном объеме действие кодекса предусмотрено только для новых судов, то есть судов, постройка которых завершилась после 1 января 2017 г.

3. Анализ части I Полярного кодекса

Как было отмечено выше, часть I Полярного кодекса состоит из обязательных и рекомендательных положений, первые из которых содержатся в части I – А, а последние – в части I – В. Согласно методологии целевых стандартов каждая глава части I-А построена по принципу наличия цели и функциональных требований, для достижения которых необходимо выполнять предписания, указанные в главе. Рассмотрение части I Кодекса целесообразнее выполнить в совокупном анализе частей I-А и I-В, поскольку вторая дополняет первую.

В дополнение к определениям, установленным во Введении к Кодексу и терминам, обозначенным в Конвенции СОЛАС, часть I-А содержит дополнительный перечень употребляемых в Кодексе понятий с раскрытием их содержания. Примерами таких определений служат: айсберговые воды, обозначающие большое судоходное водное пространство, в котором присутствует лед материкового происхождения сплоченностью менее $1/10$ с возможным присутствием морского льда; понятие судна проводки,

подразумевающее любое судно, имеющее более высокие возможности хода в ледовых условиях и проходящее вместе с другим судном. Также в п. 1.2 части I-A определены понятия операции проводки, обитаемой среды, ледокола, ледового класса, полярного класса, максимального времени спасания, среднесуточной нижней температуры (ССНТ), полярной рабочей температуры (ПРТ), танкера и др.

Глава 1 «Общие положения» части I-A Кодекса вводит новеллу необходимости наличия Свидетельства полярного судна (Polar Ship Certificate), которое выдается после проведения проверки и освидетельствования на соответствие судна требованиям Кодекса. Свидетельство содержит основную информацию о судне: название, регистрационный номер или позывной сигнал, порт регистрации, категорию и тип судна, полярную рабочую температуру, максимальное время спасания. Кроме того, в Свидетельстве указывается индивидуально определенный идентификационный номер судна согласно системе ИМО.

Оно выдается Администрацией государства флага или же организацией, которая уполномочена на то данным государством. Процесс передачи полномочий осуществляется согласно правилу XI-1/1 Конвенции СОЛАС. Свидетельство выдается не бессрочно, а на определенный период времени. Вопросы о датах освидетельствования и сроках действия свидетельства, а также сами эксплуатационные требования, которым должны отвечать судовые системы и оборудование, рассмотрены в Конвенции СОЛАС. При этом форма данного Свидетельства приведена в добавлении I к Полярному кодексу.

Сама же методология оценки эксплуатационных возможностей и ограничений при эксплуатации во льдах в соответствии с общим

разрешительным подходом Полярного кодекса, разрабатывается Администрацией самостоятельно при условии достижения поставленных ПК целей и соответствия судна требованиям Кодекса. В обязательной части Кодекса перечислены лишь факторы, которые необходимо учитывать при установке процедур и эксплуатационных ограничений, а именно: ожидаемый диапазон условий эксплуатации окружающей среды (низкие температуры воздуха, ледовые условия, условия высоких широт, вероятность покидания судна с высадкой), виды опасности, упоминаемые во Введении, дополнительные виды опасности, если таковые выявлены.

В части I-B, в Дополнительных руководящих указаниях к Главе 1 содержатся некоторые рекомендации по способу выявления ограничений при эксплуатации во льдах и оценки эксплуатации. Предлагается определять ограничения с учетом таких факторов как ледовый класс судна, сезонные изменения прочности льда, ледокольная поддержка, тип, толщина и сплоченность льда. Также п. 2.2 Дополнительных руководящих указаний к Главе 1 рассматривает возможные этапы эксплуатационной оценки, предлагая начать с выявления видов опасности, указанных в разделе 3 Введения, на их основе разработать модель анализа риска, оценить приемлемость этих рисков и выявить существующие варианты контроля таких рисков. Однако при этом п. 2.1.2 Дополнительных указаний к главе 1 формулировкой «ограничения...должны определяться с применением соответствующей методологии», а также прямым указанием, что для Администрации могут быть приемлемы существующие методологии, снова подтверждает факт самостоятельности окончательного решения Администрации по применению тех или иных методов. Также необходимо

помнить о рекомендательном характере положений части I-B, что обуславливает факультативность применения указанных положений.

Очевидно, что в данном случае Кодекс переносит ответственность за принятие решения на уровень государства флага, классификационного сообщества, судовладельца, технического менеджера, несмотря на то, что знания и опыт в столь узкой специфической сфере, как полярное судоходство, наличествуют у малого круга специалистов. Пока будет осуществляться централизованное обучение и подготовка таких специалистов, которые бы соответствовали необходимым стандартам на международном уровне, принятие решений будет выполняться менее квалифицированными сотрудниками, что может создать дополнительный риск для эксплуатации судна в водах высоких широт.

Также новой для судоходства в полярных водах является норма, устанавливающая необходимость для каждого судна, допущенного к навигации, иметь на борту «Наставление по эксплуатации в полярных водах» (Polar Water Operational Manual). Документ представляет собой некий аналог технического паспорта, ориентированный на учет специфики работы судна в полярных водах, отражающий технические возможности его навигации в высоких широтах, информацию о районе и особенностях плавания, инструкции для экипажа, информацию о возможности маневрирования судна во льдах.⁸⁹ Иными словами, это описанная методология определения возможностей или ограничений конкретного судна в ледовых условиях, а также процедуры, которые необходимо выполнять с целью избежать возможных рисков.

⁸⁹ Вылегжанин А. Н. Указ. соч. С. 48.

Раздел 1.2 «Цели» определяет предназначение НЭПВ как «...предоставление судовладельцу, оператору, капитану и экипажу сведений в достаточном объеме об эксплуатационных возможностях и ограничениях судна для оказания содействия в процессе принятия ими решений». НЭПВ является важнейшим документом, определяющим сезон и район разрешенного судну плавания и ограничивающие условия, за пределами которых эксплуатация судна является небезопасной. Раздел 2.2, определяющий перечень функциональных требований, в самом общем виде указывает ситуации, в которые может попасть судно. Раздел 2.3 «Правила» требует документального оформления НЭПВ, включения в него процедур планирования рейса, наличия аппаратуры для приема прогнозов, указания особенностей эксплуатации оборудования в полярных условиях, контроля обледенения, поддержания связи с силами поиска и спасания и т.п.⁹⁰

В разделе 3 части I-B (рекомендательного характера) и Дополнении 2 к ПК содержатся рекомендации в отношении НЭПВ и приведен пример, как можно составить данный документ. Структурно НЭПВ состоит из 4 разделов, каждый из которых разбит далее на главы. Наставление по эксплуатации судна в полярных водах не требует одобрения его Администрацией, что может создать препятствие для единообразного применения этой нормы, а также создать трудности при интеграции материала НЭПВ в судовую систему управления безопасностью (СУБ)⁹¹, требуемую Международным

⁹⁰ Семенов, В. Как привести российские правила постройки и эксплуатации судов в соответствие с требованиями кодекса? [Текст] / В. Семенов, Л. Цой // Морской флот. -2015.-N 5. - С. 42-46

⁹¹ В соответствии с Кодексом каждая судоходная компания должна разработать и ввести в действие систему управления безопасностью (СУБ). Согласно п. 1.4 Разделу 1 части А МКУБ, Система управления безопасностью означает структурированную и документированную систему, позволяющую персоналу компании эффективно проводить политику компании в области обеспечения безопасности и защиты окружающей среды.

кодексом по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ)⁹².

Глава 3 Кодекса под названием «Конструкция судна» вводит обязательства по наличию определенного материала и размеров элементов конструкции судов, допускаемых к нахождению в полярных водах, с целью соответствовать особо низким температурам. В связи с необходимостью прояснения того, каким образом Администрация должна выносить решение по одобрению конструкций полярных судов, Кодекс предлагает обратиться к стандартам, приемлемым для ИМО или другим стандартам с эквивалентным уровнем безопасности. Ссылка на необходимость рассмотрения этих стандартов содержится и в Главе 6 Кодекса «Механические установки». Таким образом, п. 3.3.2 главы 3 Кодекса обуславливает возникновение одной из самых интересных проблем, порожденных созданием нового Кодекса – соотношении ледовых классов судов из разных классификаций с категориями судов, обозначенных Кодексом.

Некоторую помощь в этом вопросе оказывают Дополнительные руководящие указания к Главе 3 из части I-V под названием «Метод определения равноценного ледового класса». В этих указаниях предлагается в качестве основного подхода использовать сравнение других ледовых классов с классификацией МАКО, упомянутой выше. По мнению разработчиков документа, ряд классификационных сообществ и Администрация государства флага уже разработала собственные инструменты для определения соблюдения конструктивных требований

⁹² Резолюция А.741(18) Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращении загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью, МКУБ) (принят 04.11.1993) // Первоначальный текст документа опубликован в изданиях: Бюллетень международных договоров. 2011 (приложение N 1, ч. 4). С. 475 - 482. Российские вести. 1994. 1 сентября.

МАКО к судам полярного класса, поэтому он предлагает и в дальнейшем продолжать использовать сложившуюся схему.

В качестве альтернативы Кодексом предлагается так называемая «упрощенная оценка равноценности», которая сводится к следующему: выбор соответствующего полярного класса для определения равноценности, сравнение используемых в конструкции материалов с требованиями УТ МАКО по полярным классам с выявлением несоответствий и сравнение уровней прочности конструкции корпуса и компонентов механического оборудования с теми же требованиями. Таким образом, данная оценка ограничена выбором материалов, конструктивной прочностью корпуса и главными механизмами.

Помимо этого, Кодекс, предполагая сложности установления полной и прямой равноценности, допускает определение равноценного уровня риска с расчетом на вероятность какого-либо события. Для существующих судов (находящихся не на этапе постройки) Дополнительными руководящими указаниями предлагается учитывать имеющийся опыт эксплуатации. В качестве примера приводится судно, которое в основном отвечает требованиям МАКО класса РС 5, но в ограниченных районах имеет лишь класс РС-7. Кодексом предлагается все равно рассматривать это судно как судно категории А класса РС-5, отразив все расхождения в судовой документации.

Определение соответствия ледовых классов с категориями судов, указанными в Кодексе, как это уже было отмечено ранее, полностью ложится на Администрацию государства флага. С учетом рекомендательного характера Дополнительных руководящих указаний, Администрация может и должна разрабатывать собственную методологию выявления этого

соответствия. От оценки равноценности зависит принятие решения о готовности конкретного судна и экипажа к эксплуатации в конкретное время, в конкретных районах полярных вод, что требует от Администрации не только глубокого понимания применимых правил, но и ожидаемых условий эксплуатации. Во многих случаях Администрация не готова принимать такие решения, что является одним из спорных вопросов, порожденных Кодексом.

Находящиеся в эксплуатации суда арктического и антарктического плавания были построены под наблюдением различных классификационных обществ. В России ледовые классы судов регламентируются Российским морским регистром судоходства (РС), классификация отражена в Таблице 2 в Приложении. Единая система классификации в Швеции и Финляндии отражена в Таблице 3 в Приложении. При рассмотрении описания характеристик, предлагаемых к классификации, нетрудно заметить, что за основу классифицирования различные системы берут разные факторы. К примеру, в категориях судов, предложенных в Полярном кодексе, не учтены факторы сезона работы в полярных районах. Ни Унифицированными требованиями МАКО, ни Полярным Руководством ИМО не предъявляется требований к такой важной эксплуатационной характеристике для судов полярного плавания, как ледовая ходкость, связанная с мощностью. Мощность должна быть достаточной, чтобы обеспечить минимально допустимый уровень ледопроеходимости судна в зависимости от его класса. Под ледовой проходимостью понимается предельная толщина ровного сплошного льда, в котором судно, используя полную мощность, в состоянии

двигаться непрерывным ходом с минимальной устойчивой скоростью около 2 уз (1 м/с).⁹³

В то же время, как показывает опыт проектирования и эксплуатации ледоколов и ледокольно-транспортных судов, помимо определения требований к ледовой прочности ледовый класс должен характеризовать также эксплуатационные (функциональные) возможности судна, которые определяются его ледовой ходкостью. Можно привести следующие примеры, подтверждающие зависимость безопасности плавания судна от ледовой ходкости:

- Судно с недостаточной ледопробиваемостью может быть остановлено льдами и, если это дрейфующие льды, его может вынести на мель и подводные скалы.

- Судно, застрявшее во льду из-за недостаточной мощности, может вмерзнуть в лед и оказаться в ледовом плену на весь зимний период, подвергаясь опасности быть раздавленным вследствие сжатий.

В обоих случаях потребуются спасательные операции по высвобождению судна, снятию людей. Поэтому наряду с обеспечением ледовой прочности судно должно также обладать необходимой ледопробиваемостью, позволяющей безопасно оперировать в соответствующих его классу ледовых условиях, как по району, так и по сезону плавания в полярных водах.⁹⁴

Также стоит отметить, что суда категории А, предлагаемой Кодексом, охватывают большой разброс различных судов, эквивалентным полярным

⁹³ Л.Г.Цой. Проект Полярного Кодекса. Предложение по требованиям к судам полярного плавания [Электронный ресурс] // Рекламно-информационное агентство «PRo Атом», декабрь 2010. URL: <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=print&sid=2691> (дата обращения 25.02.2018)

⁹⁴ Пересыпкин В., Цой Л., Шурпяк В. Международный Полярный кодекс: российские предложения. [Электронный ресурс] // Морской флот №4. 2012. URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=29222>, (дата обращения: 10.02.2018)

классам МАКО с РС-1 по РС-5. В этой связи представляется сложным восприятие этих судов в одной категории, с учетом наличия множества различий между ними.

Отдельно хочется остановиться на конструктивных требованиях к судам категории С, которые, в силу особенностей эксплуатации таких судов, можно назвать «смягченными» по сравнению с остальными категориями. При оценке возможности безопасной работы судов категории С не учтен факт того, что из-за удаленности и большой протяженности полярных районов речь идёт о длительных рейсах, исчисляемых днями, неделями и месяцами. В то же время, как известно, надежность долговременных метеорологических и ледовых прогнозов невелика. В результате судно лишено гарантии, что оно в течение продолжительного рейса не встретит на своем пути лед. Учитывая существование вероятности столкновения с отдельно плавающей льдиной, представляется целесообразным предъявлять требование к наличию двойного борта у этих судов. Также для многих судов, выполняющих периодические или ограниченные рейсы в этой категории, нет требования о наличии полного варианта НЭПВ. В Кодексе сказано, что не обязательно учитывать те ситуации, возникновение которых произойдет с низкой вероятностью. Однако, как было отмечено выше, сложно со стопроцентной вероятностью предсказать развитие событий в процессе эксплуатации судна в полярных водах. В случае с судами категории С было бы разумно руководствоваться опытом.

Таким образом, при отсутствии общепризнанной идентификационной таблицы эквивалентности ледовых классов судов, эксплуатирующихся в полярных водах, возможны расхождения и трудности, ответственность за которые полностью возлагается на Администрацию.

Глава 4 Полярного Кодекса посвящена требованиям к остойчивости судов с учетом обледенения в неповрежденном состоянии. Остойчивость — способность плавучего средства противостоять внешним силам, вызывающим его крен или дифферент, и возвращаться в состояние равновесия по окончании возмущающего воздействия.⁹⁵ Расчеты остойчивости рассматриваются для неповрежденного и поврежденного состояния судов. В целом, изложенные требования соответствуют аналогичным требованиям, изложенным в п. 2.4 части IV «Отстойчивость» Правил классификации и постройки морских судов РС.⁹⁶

Разница по отношению к Регистру заключается лишь в том, что требования Регистра применяются к судам, совершающим плавание в Беринговом море только в зимнее время, требования же ПК относительно северной части Берингова моря не зависят от сезона. Также стоит отметить, что касательно расчетов остойчивости правила Регистра предполагают учет большей массы льда на квадратный метр парусности судна, нежели требования ПК. То есть при соответствии всем требованиям остойчивости Регистра судно автоматически выполнит все необходимые требования ПК.

Кодекс распространяет свое действие и на случай аварийной остойчивости, однако требования для такого случая предусмотрены только относительно судов А и В категорий. Сами правила совпадают с требованиями правил Регистра для классов Arc4 – Arc 9 (упомянуты в таблице ледовых классов РС в Приложении), изложенными в п. 3.4.10 части V «Остойчивость» правил РС. Стоит отметить, что требований к

⁹⁵ Остойчивость корабля // Военная энциклопедия в 18 т. / под ред. В. Ф. Новицкого [и др.]. — СПб. ; М., 1911—1915.

⁹⁶ Правила классификации и постройки морских судов. – СПб.: Российский Морской Регистр судоходства, 2015

стойчивости класса С не предъявляется, хотя нельзя сказать, что этот класс судна не обладает такой характеристикой.

В главе 5 ПК рассматриваются требования по водонепроницаемости и непроницаемости при воздействии моря. Требования главы направлены на предотвращение замерзания и блокирования люков и дверей. Упомянута и необходимость снабжения экипажа средствами для удаления льда с открытых частей. Эти правила применяются ко всем судам, независимо от даты постройки судна.

Правила для обеспечения необходимого функционирования механических установок для безопасной эксплуатации судов в условиях обледенения, скопления снега, всасывания льда с заборной водой, замерзания и повышенной вязкости жидкостей, всасывания снега, холодного воздуха, потери заряда аккумулятора изложены в главе 6 части I ПК. Требования этой главы с целью достижения заявленной целей обязывают Администрацию одобрять материалы механизмов и фундаментов, подверженных внешнему воздействию, а также размеры лопастей гребных винтов, линии валопровода, рулевого устройства и других выступающих частей судов с учетом стандартов, приемлемых ИМО или других стандартов с эквивалентным уровнем безопасности. Таким образом, глава 6 также предполагает необходимость установления эквивалентности ледовых классов Администрацией государства флага, как и в Главе 3. Дополнительные руководящие указания к Главе 6 предлагают обратиться к Дополнительным руководящим указаниям главы 3, что говорит о наличии идентичных сложностей при определении этой эквивалентности. Стоит отметить, что требования к минимальной мощности главного двигателя отсутствуют.

Ответственность в данном вопросе вновь ложится целиком на Администрацию государства флага.

Глава 7 ПК содержит требования к обеспечению работы противопожарных систем, в том числе в условиях отрицательных температур, а также требования к доступности средств эвакуации. Трубопроводы пожарной системы в необогреваемых помещениях должны иметь возможность осушения. Необходимо наличие пожарных насосов, снаряжения пожарного и пожарных рукавов, которые должны располагаться в обогреваемых помещениях. Огнетушители должны быть работоспособны при отрицательных температурах или храниться в обогреваемых помещениях, а это, в свою очередь должно быть уточнено в пожарных планах.

Восьмая глава части I Кодекса довольно подробно регламентирует процесс обеспечения безопасного покидания судна, эвакуацию и выживание. В первую очередь, Кодекс акцентирует внимание на доступности выходов наружу при одновременной их безопасности даже с учетом самых неблагоприятных внешних условий во время чрезвычайной ситуации. С этой целью на судах, подверженных обледенению, должны быть предусмотрены средства для удаления льда или снега в любых местах, связанных с эвакуацией.

Для судов, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 г. предусмотрены дополнительные требования по постройке путей выхода таким образом, чтобы люди, одетые в теплую одежду в соответствии с полярными условиями, могли беспрепятственно проходить через эти выходы. Необходимость функционирования всех спасательных средств и связанного с ними оборудования при рабочей полярной температуре в

течение максимального ожидаемого времени прибытия сил спасания также отмечено в Кодексе. Особо отмечено наличие спасательных средств, таких как: гидрокостюм надлежащего размера на каждого человека на борту, спасательных шлюпок только закрытого или полужакрытого типа, групповых и индивидуальных комплектов выживания. Дополнительные руководящие указания к главе 8 содержат образцы состава индивидуального и группового снаряжения для выживания.

В 9 Главе излагаются требования по обеспечению безопасного мореплавания, иными словами указания по навигации. В первую очередь, Кодекс отмечает необходимость получения актуальной информации по навигации в полярных водах, включая информацию о ледовой обстановке. Работоспособность навигационного оборудования должна поддерживаться при ожидаемых суровых условиях в полярной среде. К судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2017 г. п. 9.3.2.1.1 предъявлено дополнительное требование о наличии двух независимых эхолотов либо одного эхолота с двумя независимыми преобразователями. Без учета даты постройки, на судах должно иметься два независимых немагнитных устройства для определения курса, а также по меньшей мере один компас ГНСС для судов, следующих за пределы 80° широты.

В качестве дополнительных средств навигационного оборудования предлагается оснащение судов двумя вращающимися прожекторами для освещения в радиусе 360° или другими средствами визуального обнаружения льда. Для участия в ледокольной проводке судам необходимо иметь красный проблесковый огонь для подачи сигнала об остановке судна.

Дополнительные руководящие указания к главе 9 (в части I-V) указывают на недостаточность информации в существующих навигационных районах

полярных вод для прибрежного плавания. В этой связи в вышеуказанных руководящих указаниях в качестве выхода из сложившейся ситуации предлагается следующее: тщательное планирование рейсов с использованием имеющихся знаний о качестве картографических данных района предполагаемого плавания, применение знаний о возможных расхождениях между такими данными и данными ГНСС о месторасположении с целью планирования маршрута на безопасном расстоянии от известных малых глубин. Также предлагается проводить перекрестную проверку информации о местоположении так часто, как это возможно.

Требования к средствам связи прописаны в главе 10 ПК. Двусторонняя голосовая связь или связь для обмена информацией должна обеспечиваться во всех точках планируемого маршрута судна. Также согласно ПК должны быть предусмотрены соответствующие средства связи при операциях проводки, средства связи для целей поиска и спасания. Кроме того, необходимо наличие оборудования связи, позволяющего обеспечить получение медицинской помощи с воздуха. Немаловажно наличие средств связи на спасательных и дежурных шлюпках и спасательных плотках в течение максимального расчетного времени спасания (5 дней).

Глава 11 предусмотрена с целью урегулирования планирования рейса в полярных водах таким образом, чтобы команда обладала всей необходимой информацией для безопасной эксплуатации судна и защиты окружающей среды. Здесь часть I Кодекса, хотя и посвящена безопасности судоходства в полярных водах, упоминает и защиту окружающей среды, например, касательно информации об ареалах обитания морских млекопитающих и плотности популяции. Эти сведения, а также меры, которые необходимо предпринять в случае встречи с этими популяциями (принимая во внимание

факты сезонной миграции), необходимо учитывать при построении маршрута рейса. Дополнительные руководящие указания к этой главе в части I – В предлагают сводить к минимуму любое нежелательное вмешательство в жизнедеятельность популяции, используя для этого любую существующую передовую практику. Согласно ПК капитан до начала плавания должен изучить все возможные риски на пути предполагаемого маршрута и учесть их при осуществлении рейса.

Глава 12 полностью регламентирует требования по подготовке экипажа судна ледового плавания, обладающего необходимой квалификацией. Кодекс ссылается на Конвенцию ПДНВ с поправками, несколько дополняя и истолковывая ее положения. С целью получения навыков, отвечающих занимаемой должности, капитаны, старшие помощники, лица командного состава, несущие навигационную вахту должны пройти соответствующую подготовку. Подготовка бывает двух видов: начальная и подготовка по расширенной программе. Требования по подготовке комсостава отличаются в зависимости от допустимой для судна ледовой обстановки и его назначения. Основные различия отражены в Таблице 4 в Приложении. Как видно из таблицы, для танкеров и пассажирских судов установлены более жесткие требования.

Вывод:

Подробный анализ введения и части I Полярного кодекса позволяет сделать вывод, что, несмотря на инновационный характер разработанных мер, повышающих уровень безопасности плавания в акватории полярных вод, необходимо заново исследовать ряд параметров для допуска судов в воды высоких широт с целью их доработки. Это необходимо в связи с

обнаружением ряда противоречий и неточностей в этих разделах международно-правового документа.

В частности, речь идет о несоответствии заявленного в преамбуле подхода идентификации рисков и смягчения последствия их действия с наличием ряда требований части I-A, содержащих нормы только предписывающего характера, что находится в противоречии с изначальными планами ИМО по разработке ПК. Противоречия связаны и с терминами, употребляющимися в Кодексе. Например, новая разработанная классификация судов, допустимых в полярные воды (три категории судов – А, В и С) прямо не соотнесена с полярными классами судна, разработанными МАКО, а также с другими ледовыми классами, предусмотренными в классификационных системах государств. Определение понятия «ледокол», данное в части I-A, не соответствует действительности и существующей практике. Отказ от определения ледокола как специализированного судна не гарантирует необходимой безопасности при караванном плавании судов во льдах. Также не раскрыты с необходимой подробностью понятия «ледовый класс» и «полярный класс».

Остро стоит и ограниченность сферы действия Кодекса применительно к видам судов. Касательно основной новеллы Части I Полярного кодекса, Свидетельства полярного судна для судов, допускающихся к эксплуатации в водах высоких широт, главным противоречием является отсутствие разработанной унифицированной методологии по оценке эксплуатационных возможностей и ограничений для судов.

Норма о необходимости наличия на борту судов, допущенных к навигации в полярных водах, «Наставления по эксплуатации в полярных водах» (НЭПВ), не ставит требование об одобрении Наставления

Администрацией государства флага, что создает сложности при интеграции материала НЭПВ в судовую систему управления безопасностью. А для судов категории С, выполняющих периодические или ограниченные рейсы, НЭПВ вовсе не обязателен.

Кроме того, Полярным Кодексом не предъявляются требования к ледовой ходкости судов. Также конструктивные требования для судов категории С гораздо более мягкие, что не учитывает вероятность столкновения с отдельно плавающей льдиной и не обязывают суда категории С быть оборудованными двойным бортом. Глава 7 части I-А, посвященная пожарной безопасности, обходит вниманием такой вид риска, как скопление и замерзание воды использовании при тушении пожара, что может негативно отразиться на безопасности людей и остойчивости судна.

Вышеупомянутые противоречия обозначенных разделов международно-правового документа нельзя назвать неразрешимыми и можно объяснить технической трудностью составления документа подобного характера. Выявление подобных недоработок служит пространством для дальнейшего развития и модернизации правовых норм в области мер по безопасности.

Глава III. Требования Кодекса в области предотвращения загрязнения окружающей среды

1. Анализ части II-A Полярного кодекса

Введение новых положений об охране окружающей среды в полярных водах регламентируется частью II Полярного кодекса, которая, в свою очередь, подразделяется на регулятивную (часть II-A) и рекомендательную часть (II-B). Как было отмечено выше, структура экологической части Кодекса отлична от Части I, посвященной безопасности судоходства. Обязательные требования по предотвращению загрязнения введены в форме поправок к Приложениям I, II, IV и V Конвенции МАРПОЛ.

Эта форма имплементации обуславливает отсутствие методологии целевых стандартов в экологических положениях. Нет указания на цель конкретных регуляционных мер, а также на функциональные требования для выполнения этих целей. Содержание различных глав в этой связи также разнится. Например, в главе 1 можно обнаружить эксплуатационные требования и требования к конструкции, в главе 3 появляются еще и определения, а требований к конструкции нет и так далее.

Как было упомянуто выше, Часть II-A Кодекса имплементирована посредством поправок к приложениям Конвенции МАРПОЛ. Таким образом, возникает проблема отсутствия единообразия распространения сферы действия документа, поскольку участниками каждого из Приложений выступают разные государства. Это создает сложности для последующего привлечения к ответственности, а также способствует тому, что для разных государств степень обязательности Части II будет варьироваться.

Поправки к Приложению 1 посвящены предотвращению загрязнения нефтью. Основным новым требованием, внесшим значительные изменения в

существующий порядок, можно считать п. 1.1.1, указывающий на запрет любого сброса в море нефти или нефтесодержащих смесей. Приложением I к конвенции МАРПОЛ уже был предусмотрен аналогичный запрет для вод Антарктики. Однако по некоторым оценкам зарубежных специалистов, в арктических портах ощущается явный «недостаток в оборудованных приемниках нефти и нефтесодержащих смесей», как, впрочем, и оборудования для приема с судов балластных вод, сточных вод и отходов, что значительно усложнит задачу по выполнению положений настоящей главы.⁹⁷

Однако Кодексом все же предусмотрены некоторые исключения из положения о полном запрете сброса нефти или нефтесодержащих смесей по отношению к сбросу чистого и изолированного балласта. Немаловажно отметить, что вышеуказанные требования главы 1 части II-А Кодекса распространяются в целом на новые суда. По части существующих судов, в Кодексе упомянуто лишь, что для судов категории А, находящихся на этапе постройки до 1 января 2017 г. допускается выделение временного промежутка до первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования на возобновление свидетельства для приведения конструкции судна в соответствие с требованиями правила 15.3 Приложения I Конвенции МАРПОЛ. Уместно привести это Правило:

3 Любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с судов валовой вместимостью 400 и более запрещается, кроме случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

.1 судно находится в пути;

.2 нефтесодержащая смесь обработана с помощью оборудования для

⁹⁷ Gunnarson B. *Op. cit.* P. 54

фльтрации нефти, отвечающего требованиям правила 14.7 настоящего Приложения;

.3 содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 миллионных долей;

.4 на нефтяных танкерах нефтесодержащая смесь не происходит из льял отделения грузовых насосов; и

.5 в случае нефтяных танкеров нефтесодержащая смесь не смешана с остатками нефтяного груза.

4 В отношении района Антарктики любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с любого судна запрещается,

5 Ничто в настоящем правиле не запрещает судну, лишь часть пути которого проходит по особому району, производить за пределами особого района сброс в соответствии с подпунктом 2 настоящего правила.

Таким образом, для старых судов, которые не могут соответствовать требованиям по полному запрету сброса нефти и нефтесодержащих смесей в полярных водах, предусмотрены некоторые исключения.

Кодексом предписан учет эксплуатации судна в полярных водах в Журнале нефтяных операций, в Судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью и в Судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря. Такой учет производится согласно правилам, установленным в приложении I к МАРПОЛ. Однако в п. 1.1.4 данной главы, регламентирующем этот учет, указана следующая формулировка «по мере необходимости», что влечет за собой вариации принятых решений относительно надобности такого учета.

Глава 1 Части II-A Кодекса также вводит требования для конструкции новых судов категорий А и В: все топливные танки должны находиться на

расстоянии не менее 0,76 м от наружной обшивки (если общая вместимость танков для жидкого топлива менее 600 м³), грузовые танкеры для перевозки нефти должны находиться на расстоянии не менее 0,76 м от наружной обшивки (за исключением нефтяных танкеров), грузовой танк должен быть защищен танками и отсеками двойного дна, бортовыми танками и отсеками. Все вышеперечисленные требования должны быть выполнены в соответствии с Приложением I к МАРПОЛ, однако не распространяются на малые топливные танки вместимостью не более 30 м³.

Требования по предотвращению загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом изложены в главе 2 Кодекса и заключаются в полном запрете сброса в море вредных жидких веществ (Далее - ВЖВ) или смесей, содержащих такие вещества. Положение об учете эксплуатации судов в полярных водах согласно требованиям Приложения II к Конвенции МАРПОЛ предусмотрен аналогичным образом, что и в первой главе. Перевозка ВЖВ для судов может разрешаться, если это ВЖВ, перечисленные в главе 18 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом.⁹⁸

Такая перевозка должна быть одобрена Администрацией и отражена в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом или Свидетельстве о пригодности, в котором указана эксплуатация в полярных водах. Хотелось отметить, что сама методология выдачи одобрений от Администрации не прописана в Кодексе, что обязует Администрацию самостоятельно выработать такую методологию. Снова можно обратить внимание на степень

⁹⁸ Резолюция MSC.4(48) "Принятие Международного Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ)" (принята 17 июня 1983 г.) (с изменениями и дополнениями) // Бюллетень международных договоров, 2011 г., приложение № 1 (часть 3)

самостоятельности Администрации и подчеркнуть этот факт относительно многих вопросов, затронутых в Кодексе.

Глава 4 части II Кодекса посвящена предотвращению загрязнения сточными водами с судов. Глава 4 разъясняет смысл некоторых понятий, которые, однако, нельзя назвать новыми, поскольку они были использованы в предыдущих главах Кодекса, но без объяснения. Это, к примеру, понятие «находящееся на этапе постройки судно», смысл которого, по мнению создателей Кодекса заключается в том, что это судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки. Также законодатель раскрывает смысл термина «шельфовый ледник» и «припай».

Проблема сброса сточных вод в полярных водах решена Кодексом менее радикально, чем в случае с нефтью и ВЖВ, поскольку предполагает некоторые изъятия из общего запрета такого сброса. Если сброс производится в соответствии с Приложением IV к Конвенции МАРПОЛ, то такой сброс разрешен. Также исключения будут сделаны в случае, если: сточные воды сбрасываются в измельченном и обеззараженном виде с учетом расстояния более трех миль ото льдов. Касательно неизмельченных и необеззараженных сточных вод, сброс таких вод должен осуществляться в соответствии с правилом 11.1.1 Приложения IV к МАРПОЛ на расстоянии более 12 морских миль ото льдов. Глава также регламентирует наличие на судне одобренной установки для обработки сточных вод. Свидетельство на такую установку должно выдаваться Администрацией государства флага согласно Конвенции МАРПОЛ. При наличии такой установки сброс сточных вод разрешен как для судов, находящихся на этапе постройки, так и для существующих судов.

В Главе пять рассматриваются требования по предотвращению загрязнения мусором с судов. Глава также вводит понятия «шельфового ледника» и «припая», идентичные подобным определениям, данным в Главе 4. Понятие «мусора» не раскрывается дополнительно в Главе 5, поскольку оно, как и определения понятий «туши животных», «пищевые отходы» и другие применяемые понятия определены в Приложении V к Конвенции МАРПОЛ.

Согласно п. 9 Правила 1 Приложения V к Конвенции, мусор – это все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, все виды пластмасс, остатки груза, зола из инсинераторов, кулинарный жир, орудия лова и туши животных, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению, за исключением веществ, определение или перечень которых приведены в других Приложениях к настоящей Конвенции.

Правило 4 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ разрешает сброс мусора в море за пределами особых районов в случае, если судно находится в пути настолько далеко от ближайшего берега, насколько это выполнимо с учетом обязательного соблюдения расстояния 3 морских миль от ближайшего берега для переработанных пищевых отходов, 12 морских миль для непереработанных и 12 морских миль для остатков грузов.

Полярный кодекс вводит более строгие требования для арктических вод, чем для района Антарктики в главе 5 части II-А. Если, к примеру, в районе Антарктики сброс туш животных разрешен на максимально возможном расстоянии от ближайшего берега, то п. 5.2.4 Главы 5 части II Кодекса запрещает такой сброс в арктических водах без всяких исключений. Для сброса остатков груза требования также ужесточены по сравнению с

Антарктическим районом и предполагают большее количество условий для разрешения сброса остатков груза, которые не могут быть удалены с помощью обычных методов выгрузки.

Следует отметить факт наличия требования об учете эксплуатации в полярных водах в журналах операций с мусором, плане обращения с мусором и плакатах, основываясь на положениях Приложения V к Конвенции МАРПОЛ. Однако такой учет должен осуществляться «по мере необходимости», что оставляет определение этой необходимости на рекомендательной основе.

2. Анализ Части II-B Полярного кодекса

Часть II-B содержит рекомендательные положения, дополняющие основную регулятивную часть Кодекса, посвященную проблемам борьбы с загрязнением окружающей среды.

Несколько положений Дополнительных руководящих указаний Полярного кодекса следует отметить. Положения, дополняющие главу 1 части II-A Кодекса, предлагают при эксплуатации судов в арктических водах применять правило 43 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ. Это Правило вводит специальные требования относительно использования или перевозки нефти в районе Антарктики. Смысл этих требований заключается в запрете всем судам, кроме занятых в обеспечении безопасности или в поисково-спасательных операциях перевозки наливом в качестве груза или перевозки и использования в качестве топлива сырой или иной нефти плотностью более 900 кг/м, битума, гудрона и их эмульсий. В качестве альтернативы Полярный кодекс рекомендует использовать нетоксичные биоразлагаемые смазочные материалы или материалы на водной основе в смазываемых узлах,

расположенных за пределами той части корпуса, которая находится в непосредственном контакте с морской водой.

Таким образом, можно сделать вывод, что несмотря на существование запрета на использование тяжелого дизельного топлива (Heavy Fuel Oil – HFO), представляющего наибольшую угрозу экосистемам полярных вод, в Антарктике (запрещен с 2011 г.), Полярный Кодекс не содержит регулятивной нормы, запрещающей использование и провоз этого вида топлива в арктических водах. При разливе или сгорании в сравнении с менее вязкими и тяжелыми видами топлива, более 90% HFO удерживается в воде в течение более 20 дней, тогда как флотский мазут, к примеру, выводится в течение трех дней.⁹⁹ Кроме того, более 70 процентов крупнотоннажных судов эксплуатируются в арктических водах с использованием HFO, при этом осуществляя перевозку наполненных топливных цистерн, повышая риск загрязнения. Обязательный запрет на использование и перевозку HFO в регионе одновременно смог бы понизить риски ущерба от разлива вязкого топлива, а также снизить уровень выбросов углеводородов.

Следует отметить Дополнительные руководящие указания № 4, касающиеся других конвенций и руководств, посвященных окружающей среде. На этапе принятия части II Полярного Кодекса Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими (Далее - УБВ)¹⁰⁰ еще не вступила в силу. В этой связи рекомендательные положения части II-B гласили, что некоторые положения данной Конвенции

⁹⁹ Det Norske Veritas (DNV), Report – Heavy fuel in the Arctic (Phase 1), Report for PAME, Report No./DNV Reg. No.: 2011-0053/ 12RJ1W-4, 30 (2011) at 38-39

¹⁰⁰ Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года (Вместе с "Правилами контроля...", <Формами международного свидетельства, журнала операций>, <Резолюциями о будущей работе организации, использовании механизмов принятия решений при обзоре стандартов согласно правилу D-5, содействию техническому сотрудничеству и помощи, обзоре Приложения>) (Заключена в г. Лондоне 13.02.2004) // Бюллетень международных договоров. 2017. N 12. С. 16 - 47.

необходимо считать действующими до вступления ее в силу. Поскольку 8 сентября 2017 г. Конвенция вступила в силу, данное рекомендательное положение утратило свой смысл.

Однако до этого момента, как требования по соблюдению положений вышеупомянутой Конвенции, так и соблюдение требований Руководства ИМО по замене балластных вод в районе действия договора об Антарктике¹⁰¹ и Руководства 2011 г по контролю биообрастания судов и управлению им для сведения к минимуму переноса инвазивных водных видов¹⁰² не являлись обязательными.

В качестве упущений разработанных экологических правил в Полярном кодексе следует отметить также отсутствие регулятивных мер по защите биоразнообразия полярных экосистем. В части I Кодекса говорится лишь о необходимости учета актуальной информации о местах обитания млекопитающих с целью планирования маршрута рейса, однако никаких мер по избеганию такого места обитания, а также необходимых мер с целью минимизации ущерба не предусмотрено. В п. 11.1 Главы 11 указана необходимость в зависимости от случая защиты окружающей среды, что обуславливает крайнюю размытость регулирования исполнения этого требования. Колонии птиц, населяющих побережье Арктики и Антарктики и другие обитатели полярных экосистем, кроме млекопитающих, ни разу не упоминаются в Кодексе.

¹⁰¹ Resolution MEPC.163(56), Adopted on 13 July 2007, “Guidelines for ballast water exchange in the Antarctic Treaty area” [Electronic resource] // International maritime organization. URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.163\(56\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.163(56).pdf)

¹⁰² Резолюция MEPC.207(62). Руководство 2011 г. По контролю биообрастания судов и управлению им для сведения к минимуму переноса инвазивных водных видов. Принята 15 июля 2011 года. [Электронный ресурс] // Международная морская организация, официальный сайт. URL: http://rise.odessa.ua/texts/MEPC207_62.php3

Проблема учета создаваемого судами шума, который также оказывает негативное воздействие на дикую природу, также оставлена без внимания. Предполагается, что требование прокладки маршрутов с учетом ареала обитания полярных млекопитающих включает в себя защиту от шума, однако это напрямую не сказано в Кодексе. Соответственно, какие – либо количественные ограничения по уровню издаваемого судами шума также отсутствуют.

Выводы:

Часть II Полярного кодекса, посвященная вопросам охраны окружающей среды в полярных водах и, в свою очередь, содержит регулятивную (II-A) и рекомендательную части (II-B), также представляется имеющей пространство для дальнейшего улучшения после проведенного анализа. Прежде всего, сама структура части II Кодекса, отличная от части I, не построена на методологии целевых стандартов. Также часть II не выделена в отдельную главу, как это сделано в случае с частью I-A Кодекса. Меры по защите окружающей среды сформулированы в виде поправок к Приложениям Конвенции МАРПОЛ, что нельзя охарактеризовать как наиболее удобную форму имплементации.

Переходя к содержанию самой части II Кодекса, полный запрет сброса в море нефти и нефтесодержащих смесей, а также вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, установленный частью II-A Кодекса, являясь, безусловно, положительным шагом на пути к обеспечению сохранения полярных экосистем, вступает в противоречие с существующим состоянием Арктической морской инфраструктуры. Недоступность имеющихся арктических портов, их плохие условия, недостаток приемников нефти, оборудования для приема балластных вод, сточных вод и отходов и

другие факторы обуславливают возникновение технических сложностей для реализации положений настоящей части Кодекса.

Кодекс не обозначает требование запрета на использование тяжелого дизельного топлива в акватории Арктических вод, хотя при разливе и сгорании этот вид топлива в сравнении с менее вязкими и тяжелыми видами, наносит большее количество вреда для экосистем этого полярного региона. Отсутствуют также и регулятивные меры по защите биоразнообразия полярных экосистем, по учету создаваемого судами шума, который также оказывает негативное воздействие на дикую природу.

Проанализировав часть II Полярного кодекса, можно сделать вывод, что эта часть нуждается в доработке и улучшению даже в большей степени, чем предыдущая. Также в силу специфики тематики, которой она посвящена, создателям необходимо брать в расчет существующие технические и финансовые реалии с целью обеспечения соответствия запрашиваемых требований с возможностями государств и сохранением привлекательности полярных судоходных маршрутов.

Глава IV. Противоречия в Полярном Кодексе и предложения по их доработке

Несмотря на общее позитивное значение Полярного кодекса с точки зрения гармонизации правил по обеспечению безопасности на море и защите морской среды при судоходстве в полярных районах, документ обусловил возникновение ряда противоречий. Первым и самым дискуссионным вопросом является вопрос о соотношении положений Полярного кодекса с другими международно-правовыми документами.

1. Проблема соотношения Полярного кодекса с другими международно-правовыми источниками.

Говоря о проблеме юридической обязательности выполнения требования Полярного кодекса, необходимо разъяснить этот вопрос, разделив ответ на него на две составляющие. Представляется разумным сначала обсудить юридическую силу обязательных положений Полярного кодекса, перейдя, затем, к его рекомендательным положениям.

Обязательные части Полярного кодекса подлежат исполнению государствами-участниками конвенций и СОЛАС, и МАРПОЛ, для этого в данные конвенции, как отмечалось, внесены соответствующие поправки. Соответствующим образом, исполнение этих конвенционных предписаний одновременно обеспечивает исполнение положений Полярного кодекса. Однако если число участников конвенции СОЛАС равно числу участников части I-A Полярного кодекса, поскольку эта часть имплементирована в форме новой главы в Конвенцию, то с частью II дело обстоит иначе. Форма поправок к Приложениям МАРПОЛ, которую выбрали создатели для имплементации экологических норм Кодекса, предполагает отдельную ратификацию каждого из вышеупомянутых приложений государствами, что приводит к неравному числу участников приложений, и соответственно,

части II Полярного кодекса. Однако в п. 5 Правила 2 Главы XIV Конвенции СОЛАС, которая вводит Полярный кодекс, указано, что «ничто в настоящей главе не наносит ущерба правам или обязательствам государств согласно международному праву».

В отечественной научной литературе преобладает точка зрения о лидирующей роли арктических прибрежных государств в уточнении правового режима морских районов Арктики.¹⁰³ Последнее предопределяет возможность конкретизации этими странами на национальном и региональном уровне универсальных норм международного морского права, касающихся прибрежных морских пространств. Эта концепция опирается на положения ст. 234 «Покрытые льдом воды» Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., которая гласит, что «прибрежные государства имеют право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдом районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его».¹⁰⁴

Таким образом, исходя из смысла статьи 234 Конвенции, национальные законы могут и реализуют возможность распространять свое действие на

¹⁰³ См. к прим.: Гаврилов, В. В. Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации [Текст] / В. В. Гаврилов // Журнал российского права. - 2015. - № 2. - С. 147 – 157; Лукин Ю. Ф. Российская Арктика в изменяющемся мире: монография / Ю.Ф. Лукин; Сев. (Арктич.) федер. ун-т им. Ломоносова. – Архангельск: ИПЦ САФУ, 2013. – 281 с.

¹⁰⁴ Ст. 234 Раздел 8, части XII Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву" (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) // Собрание законодательства РФ, 01.12.1997, N 48, ст. 5493

регулирование морского судоходства в прибрежных районах Арктики. Статья 234 конкретизирует характер такой нормотворческой деятельности государств, указывая, что такая деятельность возможна в случаях, когда: 1) в этих районах существуют препятствия или повышенная опасность для судоходства; 2) загрязнение морской среды в них способно нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его; 3) в соответствующих законах и правилах должным образом принимаются во внимание достоверные научные данные в области судоходства и защиты и сохранения морской среды.

Но следует отметить, что определения термина «покрытые льдом воды» в Конвенции не дается. Однако статья 234 Конвенции содержит ряд дополнительных характеристик, которым должны отвечать покрытые льдом районы, в частности это: суровые климатические условия и наличие льдов, «покрывающих такие районы в течение большей части года». По мнению отечественных и некоторых зарубежных правоведов, в мировой доктрине и практике достаточно широко получила распространение точка зрения о том, что под этим описанием следует понимать воды высоких широт.¹⁰⁵

В силу точки зрения, поддержанной большинством исследователей в области климатических изменений (ссылки на них были указаны выше), ледовый покров в арктических водах сокращается. Может ли этот факт юридически может поставить под сомнение нормотворческую деятельность прибрежных государств, поскольку условие наличия ледового покрова в

¹⁰⁵ См. к прим.: Толкование и применение статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в условиях сокращения ледового покрова Арктики (Гаврилов В.В., Дремлюга Р.И., Крипакова А.В.) ("Журнал российского права", 2017, N 12); Вылегжанин А. Н. Введение // Международное сотрудничество в области охраны окружающей среды, сохранения и рационального управления биологическими ресурсами в Северном Ледовитом океане: матер. Междунар. науч. симпоз. (Москва, 4 сент. 2012 г., РСМД). М., 2012.; Tanaka Y. The International Law of the Sea. Cambridge University Press, 2012. P. 305.; Wadhams P. Diminishing Sea-Ice Extent and Thickness in the Arctic Ocean/ Environmental Security in the Arctic Ocean. Ed.by Berkman P.A. and Vylegzhanin A.N. Springer. Dordrecht. 2013. P. 16;

арктических исключительных экономических зонах «в течение большей части года» может не соблюдаться?

По мнению отечественно-правовой науки, нет.¹⁰⁶ В соответствии с п. 1 ст. 31 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г., при анализе международных договоров, толкование должно проводиться "добросовестно в соответствии с обычным значением, которое следует придавать терминам договора в их контексте, а также в свете объекта и целей договора". Иными словами, невозможно полагаться только на буквальное толкование ст. 234 Конвенции по морскому праву, в соответствии с которым ее действие должно быть ограничено районами, покрытыми льдом в течение большей части года. Таким образом, в данном случае необходимо толковать термин не буквально, а в контексте намерений разработчиков Конвенции, а это означает, что под «покрытыми льдом районами» следует понимать морские пространства Арктики в целом, как средство географического обозначения района. Именно поэтому указанное положение должно толковаться лишь как юридико-техническое средство такого определения, а не как способ связывания специального правового режима морских пространств Арктики с наличием или отсутствием ледового покрова в Северном Ледовитом океане.

Конечно, представляется более удобным выбор способа определения сферы действия документа, как это было сделано в Полярном кодексе, где четко указаны широты, входящие в понятие арктических вод. Однако в силу отсутствия такого точного определения, необходимо руководствоваться

¹⁰⁶ См. к прим.: Вылегжанин А. Н. Полярный кодекс (оценки и комментарии в зарубежных правовых источниках) / А. Н. Вылегжанин, Г. Г. Иванов, И. П. Дудыкина // Московский журнал международного права. – 2015. - № 4. – С. 43-60; Боброва Ю.В. Северный морской путь: национальный правовой режим в меняющемся международном контексте // Аналитическая записка РСМД. 2016. N 9. С. 9 - 10. URL: <http://old.russiancouncil.ru/common/upload/NorthernSeaRoute-Policybrief9-ru.pdf> (дата обращения: 16.03.2018).

пониманием, изложенным выше. Следует также отметить, что как региональные соглашения, так и международные договоры универсального характера не в состоянии отменить или изменить действие ст. 234 в современных условиях, если только они прямо не преследуют такой цели и не заключены в порядке и при представительстве государств, достаточных для решения этой задачи, как это определено в ст. 312 и 313 Конвенции ООН по Морскому праву. В силу того, что в Полярном кодексе прямо не сказано о необходимости изменения или отмены каких бы то ни было положений Конвенции ООН по морскому праву, что обуславливается как раз тем, что с юридико-технической точки зрения он лишь включает дополнительные главу и часть, соответственно, в Конвенции СОЛАС и МАРПОЛ, Кодекс не влечет за собой никаких отменительных правовых последствий для Конвенции.

Разработка и имплементация Полярного кодекса согласуется, кроме того, с положениями ст. 211 Конвенции 1982 г. «Загрязнение с судов», где предусмотрено, что: «Государства, действуя через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию, устанавливают международные нормы и стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и содействуют установлению таким же образом, по мере необходимости, систем путей для сведения к минимуму угрозы аварий, которые могут вызвать загрязнение морской среды, включая побережье, и ущерб от загрязнения связанным с ним интересам прибрежных государств».

ИМО как раз и выступает в качестве такой организации, и ее действия, в том числе принятие Полярного кодекса, соотносятся с заявленными в статье целями. Статья 211 Конвенции ООН по морскому праву, также указывает, что принимаемые государствами законы и правила по предотвращению

загрязнения морской среды должны, согласно п. 2 этой статьи, «быть по меньшей мере столь же эффективными, что и общепринятые международные нормы и стандарты».

Как отмечено в многотомном Комментарий к Конвенции 1982 г., слова «по меньшей мере» означают здесь, что нормы национального законодательства «могут быть более строгими, при условии, что они являются недискриминационными»¹⁰⁷. Таким образом, становится очевидным, что ответ на вопрос, могут ли прибрежные государства устанавливать требования к арктической навигации более высокие, чем те, которые определены Полярным кодексом, является положительным. Однако в зарубежной правовой науке существует мнение, что такой «нижний лимит» содержания национального регулирования касается лишь вопросов экологии, тогда как ситуация с положениями Кодекса о безопасности иная.

Эта точка зрения опирается на то, что согласно п. 2 ст. 21 Конвенции, государства могут принимать законы и правила, относящиеся к мирному проходу через территориальное море в отношении многих вопросов, в круг которых не входят, однако, законы и правила по проектированию, конструкции, комплектованию экипажа или оборудованию иностранных судов, если только они не вводят в действие общепринятые международные нормы и стандарты. Таким образом, Полярный кодекс устанавливает предельный лимит строгости национальных правил относительно конструирования судна.

¹⁰⁷ John Norton Moore, Myron H. Nordquist, Series Editor-in-Chief Satya N. Nandan and Shabtai Rosenne. United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary. Vol. IV Third Committee: Protection and Preservation of the Marine Environment, Marine Scientific Research, and Development and Transfer of Marine Technology (1991). P. 203. [Electronic resource] // Center for oceans law and policy. URL: <http://www.virginia.edu/colp/commentary.html>

Отечественная правовая наука не соглашается с такой позицией и аргументирует свое мнение тем, что п. 5 ст. 211 в формулировки цели «для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов» не ограничивает способы ее достижения.¹⁰⁸ Таким образом, требования по конструкции судна, обеспечивающие предотвращение и контроль загрязнения, могут попадать под действие именно этой статьи. Как отмечено в многотомном Комментарий к Конвенции 1982 г., статья 234 Конвенции, регулирующая судоходство в полярных водах, представляет собой «единственное положение» в Части XII Конвенции, согласно которому прибрежному государству предоставлено право «принимать свои недискриминационные законы и правила, применимые в его исключительной экономической зоне и обеспечивать их выполнение». Авторы Комментария подчеркивают, что данная статья – это «*lex specialis*» в отношении правил ст. 211». По смыслу ст. 234, ее положения «не принимают во внимание» ст. 211, но только – «в пределах географических районов, к которым она относится», а именно в пределах покрытых льдом районах его исключительной экономической зоны.

Однако что, если положения такого национального законодательства являются более либеральными? Согласно п. 5 все той же ст. 211 в общем случае природоохранные законы и правила прибрежного государства, принятые в отношении его 200-мильной исключительной экономической

¹⁰⁸ См. к прим.: Вылегжанин А. Н. Введение // Международное сотрудничество в области охраны окружающей среды, сохранения и рационального управления биологическими ресурсами в Северном Ледовитом океане: матер. Междунар. науч. симпозиума (Москва, 4 сент. 2012 г., РСМД). М., 2012. С. 6.; Гаврилов В.В., Дремлюга Р.И., Крипакова А.В. Толкование и применение статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в условиях сокращения ледового покрова Арктики // Журнал российского права. 2017. N 12. С. 151 - 160.; Доронина А.К. Международно-правовая защита окружающей среды Арктики: актуальные задачи и перспективы // Экологическое право. 2016. N 1. С. 28 - 34.; Гаврилов В. В. Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации // Журнал российского права. 2015. № 2. С. 147—157.

зоны, должны соответствовать «общепринятым международным нормам и стандартам» (“generally accepted rules and standards” – GAIRAS). А п. 6 этой же статьи предусматривает порядок взаимодействия прибрежного государства с компетентной международной организацией с тем, чтобы обеспечить это соответствие.

Главный вопрос заключается в том, можно ли считать положения Полярного кодекса такими стандартами, и распространяется ли, соответствующим образом, на них это, так называемое, правило «ссылки», указанное в Конвенции. Вместо того, чтобы предоставлять правила и требования, прямо применимые к Договаривающимся государствам, в некоторых случаях Конвенция действует как зонтичное соглашение, предлагающее лишь общее правило, «разделяя компетенцию, оставляя вопросы технических правил и требований соответствующим конвенциям, существующим или будущим».¹⁰⁹ Становясь сторонами Конвенции 1982 г. государства *ipso facto* принимают правила юридической техники этой «отсылки», характерной для вышеупомянутого принципа GAIRAS. Таким образом, государства могут имплементировать международные требования, признанные GAIRAS независимо от формы, которую они принимают.

Можно отметить и то, что Полярный кодекс был разработан организацией, созданной на базе Конвенции 1982 г. Открыто Конвенция упоминает ИМО лишь однажды¹¹⁰, однако часто упоминает «компетентную международную организацию», разрабатывающую правила и стандарты в отношении навигации и защиты окружающей среды. В этой связи

¹⁰⁹ “Report of the Lodon Conference” drafted by the Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution of the International Law Association (ILA), p. 32.

¹¹⁰ Ст. 2, п. 2, раздел VIII Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву" (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) // Бюллетень международных договоров, 1998, N 1, с. 3 - 16

обязательные Конвенции, созданные под эгидой ИМО являются GAIRAS, а значит, обязательные части Полярного кодекса, имплементированные в СОЛАС и МАРПОЛ также являются GAIRAS. Соответственно, в случае, если требования национальных государств ниже, чем требования обязательных частей Полярного кодекса, следует руководствоваться ПК и привести положения национального законодательства в соответствие с новым международно-правовым документом.

Не столь просто, тем не менее, решается вопрос о международно-правовом характере тех положений кодекса, которые носят рекомендательный характер. Существует точка зрения, что раз рекомендательные положения Кодекса были также разработаны ИМО, то как документ такой организации Кодекс уже несет международно-правовое значение. То есть здесь можно снова сослаться на ст. 211 и формулировку «действуя через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию».

Однако с другой стороны, в чем тогда отличие рекомендательных положений от обязательных, и зачем было бы необходимо отдельно указывать на их рекомендательный характер, если, по сути, исполняться они должны одинаково с обязательными положениями? Кроме того, государства могли согласиться принять рекомендательные положения ПК именно потому, что они имеют необязательный характер. Иными словами, если приравнять порядок соблюдения рекомендательных положений Кодекса к обязательным, а, следовательно, и к GAIRAS, то воля государств будет не соблюдена.

Рекомендательные положения ПК по своей природе могут быть приравнены к необязательным резолюциям ИМО. Но документы

международной организации не названы «в качестве вспомогательного средства для определения правовых норм» в статье 38 Статута Международного Суда ООН. Скорее, международно-правовое значение «рекомендательных» положений кодекса надо оценивать в контексте общего (обычного) международного права. Конвенция 1982 г. предусматривает в ст. 194 меры «по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды» которые включают, наряду с другими, меры, направленные на уменьшение в максимально возможной степени: загрязнения с судов; загрязнения «от установок и устройств, эксплуатируемых в морской среде»; меры «по обеспечению безопасности работ на море»; «по регламентации проектирования, конструкции, оборудования ... и эксплуатации таких установок или устройств». Такие меры принимаются государствами как «совместно» (в случае с мерами, предусмотренными в Полярном кодексе), так и «индивидуально», но при выполнении общего обязательства – государства при этом «стремятся согласовать свою политику в этом отношении» (п. 1 ст. 194 Конвенции 1982 г.). Как отмечено в многотомном Комментарии к Конвенции 1982 г., это обязательство «относится и к субстантивным нормам права, и к обеспечению выполнения национального законодательства.

Тем не менее, теоретически может быть поставлен и вопрос о том, что является применимым, если какая-то норма законодательства арктического государства расходится с соответствующей рекомендательной нормой Полярного кодекса? В рамках ст. 234 Конвенции 1982 г., применимой будет норма законодательства соответствующего арктического государства. Таким образом, можно убедиться, что с вступлением в силу Полярного кодекса не могут быть поставлены под сомнение уже принятые в арктических

государствах законы и правила, контролирующие навигацию по Северо-западному проходу Канады и Северному морскому пути России.

2. Предложения по доработке Кодекса

В первую очередь необходимо сказать, что работа по унификации норм международного права в области судоходства в полярных водах – крайне непростая задача, поскольку найти баланс между обеспечением безопасности и сохранности полярных экосистем, при этом учитывая соответствие экономическим возможностям всех государств, крайне непросто.

К примеру, зарубежными учеными в более широком плане выявляются проблемы Арктической морской инфраструктуры, которой недостает в большей части региона для соблюдения новых положений кодекса.¹¹¹ В обоснование такой констатации автор ссылается на результаты двух исследований: Канадская оценка арктического судоходства (the Canadian Arctic Shipping Assessment), 2007 г.¹¹²; и исследование, организованное в 2009 г. Арктическим Советом (the Arctic Council's Arctic Marine Shipping Assessment).¹¹³

Недостатки, по мнению зарубежных авторов, следующие: недоступность имеющихся арктических портов и их плохие условия, ограниченная инфраструктура в северо-западной части Аляски и российском арктическом побережье.¹¹⁴ Эту точку зрения разделяют и отечественные специалисты. Считается, что морская транспортная инфраструктура Арктической зоны РФ

¹¹¹ Conference Report. Anchorage, Alaska. November 6-7, 2013. Ed. Brigham L. W. P. 3

¹¹² Canadian Arctic Shipping Assessment Report, Prepared for Transport Canada by Mariport Group Inc. June 2007. [Electronic resource] // URL: <http://www.nwb-oen.ca/public/registry/2%20MINING%20MILLING/2A/2AM%20-%20Mining/2AM-MRY1325%20BIMC/2%20ADMIN/2%20NPC%20NIRB/1%20NIRB/2014/140131%20AM-MRY1325%2008MN053%20EXHIBIT%2050%20Cdn%20Arctic%20Shipping%20Assessment%202007-IDTE.pdf>

¹¹³ Arctic Marine Shipping Assessment, 2009 Report. [Electronic resource] // Arctic Council. URL: https://www.pmel.noaa.gov/arctic-zone/detect/documents/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf

¹¹⁴ Gunnarsson B. Operations and Shipping Logistics. The Arctic in World Affairs. A North Pacific Dialog on the Future of the Arctic. Ed. by O. Young, J. Kim, Y. Kim/ 2013 North Pacific Arctic Conference Proceedings. KMI and East-West Center. Published in December 2013. Honolulu. USA. P. 50

стагнирует, что особенно быстро проявляется в отношении портов Восточного сектора Севморпути.¹¹⁵ Ситуация оставляет желать лучшего и в отношении атомного ледокольного флота.

Очевидно, что введение новых экологических норм и стандартов может привести к росту цен на некоторые виды топлива, изменению грузопотоков, переоснащению флота и неизбежно повлечет существенные издержки для судоходства. А рост интенсивности судоходства, в свою очередь, увеличивает антропогенные нагрузки на весьма уязвимую экосистему Арктики, что определяет необходимость снова повышать требования к судам и морским установкам, эксплуатирующимся в этом регионе. Таким образом, процесс создания экологических зон необратим и будет лишь усиливаться. Соответственно, повышается и необходимость разработки и внедрения все новых инновационных технических решений в рамках концептуального проектирования, а это, в свою очередь, влечет за собой большие затраты.

Например, для России создание многотопливных двигателей продолжает оставаться новой задачей, а строительство судов, актуальных сегодня для нашей страны, является весьма затратным: стоимость современного ледокола составляет около 1 млрд евро, газодобывающей платформы — около 4,5 млрд долл.¹¹⁶ Выполнение требований нового экологического законодательства еще больше увеличит затраты на постройку судов. Внедрение новых национальных экологических стандартов для российской Арктики должно быть согласовано во времени с обеспечением практической реализуемости новых требований отечественной промышленностью. Только

¹¹⁵ Павлов К. Северный морской путь: проблемы развития грузопотоков / К. Павлов, В. Селин // Экономист. -2016. - № 1. – С. 70.

¹¹⁶ Особенности внедрения новых требований к экологической безопасности судов и морских установок в северных морях и на арктическом шельфе. О.Я. Тимофеев, Н.А. Вальдман, М.И. Крыжевич // Журнал «Арктика: экология и экономика», номер 3(15) 2014, Институт проблем безопасного развития атомной энергетики Российской академии наук.

такой подход позволит эффективно развивать морскую деятельность в актуальных для России направлениях и исключит возможность дискредитации российского флота на мировом рынке.

Таким образом, с точки зрения унификации, безопасности и экологичности, дальнейшее развитие и гармонизация Полярного кодекса с национальным законодательством, безусловно, поддерживается мировым сообществом. Однако эта точка зрения не всегда совпадает с мнением об этом судовладельческого бизнеса. Тем не менее, сами разработчики говорят о Полярном кодексе как о первом шаге на пути к унифицированным международным нормам в этой области, а значит, дальнейшая переработка и развитие этого документа изначально запланирована. Таким образом, представляется полезным сконцентрироваться на вопросах, требующих доработки.

В первую очередь, хотелось бы сконцентрироваться на проблеме самой структуры документа. Как уже было отмечено, две части Кодекса вводятся посредством разных способов. И если часть I представляет собой новую отдельную Главу XIV СОЛАС, то часть II - это поправки к приложениям МАРПОЛ. Схема имплементации второй части представляется менее удобной хотя бы по тем причинам, что степень ратификации Приложений МАРПОЛ разными странами различна. Кроме того, вторая часть не содержит целевого подхода, обозначенного в части I, что было бы уместным дополнением.

Следует отдельно остановиться на том, что несмотря на заявление в преамбуле ПК об использовании подхода на основе идентификации рисков и смягчения последствий их действия, ряд требований части I-A и целиком части II-A содержит требования только предписывающего характера, что

находится в противоречии с изначальными планами ИМО по разработке ПК на основе требований по формальной оценке безопасности и целевых стандартов. Таким образом, заявленный риско-ориентированный подход не реализуется.

Также в числе больших упущений Кодекса ограниченность сферы его применения, о чем было сказано подробнее выше. Правило 2, параграф 4 Полярного кодекса говорит о том, что его действие не распространяется на суда, принадлежащие или эксплуатируемые государствами и используемые только для правительственных некоммерческих целей. Таким образом, режим судоходства военных судов, включая суда береговой охраны, не регулируется Полярным кодексом. Не регулируется Полярным кодексом и режим эксплуатации рыболовных судов, деревянных судов примитивной конструкции, прогулочных яхт, не занимающихся коммерческими перевозками.

Касательно положений части I, следует сказать, что определение «ледокола» по мнению российских экспертов судостроения, данное в п. 1.2 Главы 1 части I Кодекса («любое судно, эксплуатационные характеристики которого могут включать функции проводки или работы во льдах, а мощность и размеры которого позволяют ему предпринимать активные действия в покрытых льдами водах») не соответствует действительности.¹¹⁷ Такой подход нельзя назвать верным, поскольку более мощное и прочное торговое судно, экспортирующее более слабое судно во льдах вряд ли сможет эффективно околоть лед вокруг застрявшего в нем судна, если длина такого «ледокола» значительно больше длины судна, которому предстоит оказать помощь, а капитан не имеет соответствующих навыков. Также у

¹¹⁷ Пересыпкин В., Цой Л., Шурпяк В. Указ. соч. С. 6

транспортного судна может оказаться недостаточная маневренность во льдах, может отсутствовать буксирное устройство, вертолетное устройство и аварийно-спасательное оборудование. Ледокол – это специальное судно, предназначенное для выполнения различных видов ледокольных операций: разрушения ледовых препятствий, прокладки канала, проводки судов, их околки, буксировки, а также проведения аварийно-спасательных работ в ледовых условиях.¹¹⁸ Отказ от определения ледокола как специализированного судна не гарантирует необходимой безопасности при караванном плавании судов во льдах. Не раскрыта и разница в понятиях «ледовый класс» и «полярный класс МАКО».

Следует отметить, что в ни в Полярном кодексе, ни в Унифицированных требованиях МАКО в явном виде не учтена такая важная характеристика для судов полярного плавания, как ледовая ходкость, зависящая от мощности.

Ледопроходимость – предельная толщина ровного сплошного льда, в котором судно, используя полную мощность, в состоянии двигаться непрерывным ходом с минимальной устойчивой скоростью около 2 уз (1 м/с).¹¹⁹ Мощность должна быть достаточной, чтобы обеспечить минимальный допустимый уровень ледопроходимости судна в зависимости от его класса, ведь ледовая прочность судна зависит не только от внешних ледовых условий, но и от индивидуальных особенностей конструкции корпуса каждого конкретного судна и, соответственно, от скорости его движения во льдах.

¹¹⁸ Андриенко В. Г. Ледокольный флот России, 1860-е — 1918 гг. — М.: Европейские издания, 2009. — 531 с.

¹¹⁹ Морской энциклопедический справочник. В двух томах. Том 1. / Под редакцией Н.Н.Исанина. - Л.: Судостроение, 1986.

Судно с недостаточной ледопроходимостью может быть остановлено льдами и, если это дрейфующие льды, его может вынести на мель и подводные скалы. Судно, застрявшее во льду из-за недостаточной мощности, может вмерзнуть в лед на весь зимний период, подвергаясь опасности быть раздавленным вследствие ледовых сжатий. В обоих случаях потребуются спасательные операции по высвобождению судна, снятию людей.

Сжатия в результате дрейфа льда часто являются причиной ледовых повреждений корпуса и винторулевой группы, поэтому, наряду с обеспечением ледовой прочности, судно должно также обладать необходимой ледопроходимостью, позволяющей безопасно оперировать в соответствующих его классу ледовых условиях, как по району, так и по сезону плавания в полярных водах.

Существует множество факторов, от которых зависит ледопроходимость судна: тяга винта, мощность на валах, диаметр и число гребных винтов, форма обводов корпуса, угол наклона форштевня, развал борта на нулевом шпангоуте и другие. В Главе 6 части I Полярного кодекса «Механические установки» предлагается учитывать размеры лопастей гребных винтов, линии валопровода, рулевого устройства. Однако не все составляющие ледопроходимости учтены в Кодексе, четко не разработаны параметры измерения этого критерия для каждой категории судов.

Суда ледового плавания должны иметь не только достаточную мощность энергетической установки и специально приспособленный для ледовых условий винто-рулевой комплекс, но и обводы корпуса, обеспечивающие снижение сопротивления льда движению судна. Это подтверждает целесообразность предъявления требований к форме обводов корпуса и состоянию наружной обшивки судов ледового плавания.

Следующий пункт необходимых преобразований связан с предыдущим и относится к Главе 3 и 6 части I Кодекса. Дело в том, что с целью установления соответствия судна категории А, В, и С требованиям Кодекса для каждой из этих категорий, необходимо выполнить идентификацию эквивалентности всех существующих ледовых классов с полярными классами МАКО. Учитывая факт, что находящиеся в эксплуатации суда арктического и антарктического плавания были построены под наблюдением различных классификационных обществ, критерии оценивания для выделения того или иного класса были различны. Дополнительные руководства к главе 3 части I Кодекса дают некоторые рекомендации по проведению оценки равноценности ледового класса, но в целом Кодекс предлагает руководствоваться инструментами, разработанными Администрацией государства флага. Дается лишь упрощенная схема оценки соответствия, не учитывающая многих важнейших факторов.

В этой связи представляется необходимой разработка идентификационной таблицы, четко регламентирующей соответствие всех существующих ледовых классов полярным классам МАКО. Попытка такой идентификации была предпринята в рамках разработки международного проекта Европейской комиссии ARCOP в 2006 г. Была составлена таблица примерного соответствия между полярными классами ИМО/МАКО и ледовыми классами ведущих классификационных обществ и морских администраций (таблица 5 в Приложении).¹²⁰

Но данная таблица не получила официального согласования на международном уровне. Поэтому необходимо усовершенствовать и

¹²⁰ Л.Г.Цой. Проект Полярного Кодекса. Предложение по требованиям к судам полярного плавания [Электронный ресурс] // Рекламно-информационное агентство «PRo Атом» издательского дома «ОВИЗО». URL: <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=2691>

всесторонне рассмотреть такую таблицу с целью включения в Полярный кодекс. Это позволит достичь одинакового уровня конструктивной безопасности и конкурентоспособности как построенных судов ледового плавания, так и вновь строящихся судов в соответствии с требованиями Полярного кодекса ИМО.

Говоря об уровне безопасности, стоит коснуться мер по смягчению риска для судов категории С, не имеющих ледовых подкреплений. Учитывая существование вероятности столкновения с отдельно плавающей льдиной в течение продолжительного времени плавания, представляется целесообразным предъявлять требование к наличию двойного борта у этих судов. Согласно статистике водотечных ледовых повреждений подавляющее количество пробоин располагается в носовой половине корпуса судна, поэтому при кормовом расположении машинного отделения требование к двойному борту достаточно предъявлять только к грузовым отсекам. При этом следует отметить, что многие суда неледового плавания имеют двойной борт (танкеры, контейнеровозы, балкеры и др.), что не позволяет считать выполнение этого требования чрезмерным.

В качестве упущения Полярного кодекса необходимо также отметить, что Наставление по эксплуатации судна в полярных водах не требует одобрения его Администрацией, что может создать трудности при интеграции материала, содержащегося в НЭПВ в судовую систему управления безопасностью (СУБ), тогда как перспектива объединения информации в этих документах представляется целесообразной. Также Наставление не подлежит обязательной проверке Администрации, что создает опасность расхождений в содержании этого документа у разных судов.

Глава 7 части I-A ПК обходит вниманием такой вид риска, как скопление и замерзание воды, использованной при тушении пожара, и возможный негативный эффект на безопасность людей и остойчивость судна.

Касательно части II Полярного кодекса при анализе этой части документа уже было отмечено, что Кодекс не вводит запрет на использование и перевозку тяжелого топлива, не регламентирует напрямую меры по защите фауны, не регулирует уровень издаваемого судном шума. Также стоит отметить, что глава 1 части II, содержащая требования о запрете сброса нефти и нефтесодержащих смесей с любого судна предусматривает исключения для судов категории А, построенных до даты ввода МПК в действие, работающих в арктических водах в течение продолжительного времени – 30 и более суток. Соответствие требованию о запрете сброса для таких судов может быть обеспечено после 1 января 2018 г. («до первого промежуточного или возобновляющего освидетельствования после 01.01.2017»). На практике это означает, что для некоторых судов льготный период может продлиться до 31.12.2019).

3. Вступление Кодекса в силу в России

С целью применения требований Полярного кодекса, каждому государству необходимо было привести отечественную нормативно-правовую базу в соответствие с требованиями ПК. Это было сделано на примере предшествующей практики имплементации инструментов ИМО. В соответствии с поправками к конвенциям СОЛАС и МАРПОЛ, определяющими обязательный характер ПК, Российская Федерация как сторона этих международных документов была обязана издать законы, приказы, распоряжения, необходимые для полного осуществления требований Кодекса. В соответствии с действующим отечественным

законодательством, международные договоры Российской Федерации подлежат опубликованию по представлению Министерства иностранных дел, а также в Бюллетене международных договоров и на официальном сайте www.pravo.gov.ru.

Федеральным органом исполнительной власти, отвечающим за осуществление требований ПК как международно-правового документа, имеющего обязательный характер, является Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс) и его специализированное структурное подразделение – Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта. Кроме того, основными органами, на которые легла ответственность за имплементацию ПК, являлись ФАУ «Российский морской регистр судоходства» (РМРС), работающий в ведении Минтранса, и Администрация Северного морского пути (АСМП), осуществляющая свою деятельность в составе Федерального агентства морского и речного флота (Росморречфлот).

На конференции «Полярный кодекс и безопасность судов ледового плавания» Российский морской регистр судоходства представил Руководство по применению положений Полярного кодекса. Документ разработан для удобства понимания перечня требований Кодекса, применимых к конкретному судну.¹²¹ Руководство не дублирует текст Полярного кодекса и не содержит дополнительных требований. Документ описывает порядок проведения освидетельствований и выдачи свидетельства судна полярного плавания, а также содержит требования по эксплуатационной и экологической безопасности судов, предназначенных для работы в Полярных

¹²¹ Руководство по применению положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в Полярных водах (Полярного кодекса). Электронный аналог печатного издания, утвержденного 27.10.16. [Электронный ресурс] // Российский морской регистр судоходства. URL: <http://www.rs-class.org/upload/iblock/e0f/e0f3433e8906c7256514a697c7350e1e.pdf>

водах. Он будет применяться при освидетельствовании судов и судового оборудования, рассмотрении проектной документации и документации на суда в постройке и эксплуатации.

Следует отметить, что суда с действующим ледовым классом Регистра и дополнительными знаками ANTI-ICE и WINTERIZATION в символе класса уже во многом соответствуют требованиям Кодекса. Для обеспечения клиентов РС рекомендациями по подготовке Наставления по эксплуатации судов в полярных водах в полном соответствии с требованиями Полярного кодекса Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова провел по заказу Регистра соответствующую научно-исследовательскую работу.

Первое Свидетельство судна полярного плавания в России было выдано Мурманским филиалом РС 22 декабря 2016 г. в порту Мурманск танкеру «Штурман Альбанов». Однако в связи с тем, что работа по имплементации норм Полярного кодекса является небыстрым процессом, сказать о сколько-нибудь заметной практике применения ПК пока не представляется возможным. То есть идут процессы подразделения судов полярного плавания на категории ПК, освидетельствование судов на предмет выдачи Свидетельств судна полярного плавания, обустройство портов на протяжении СМП – в частности, береговыми приемными средствами для нефтеостатков и нефтесодержащих смесей, сточных вод, мусора и иных видов отходов, сброс которых запрещен или ограничен ПК. Происходит дооборудование Восточного района Российской Арктики станциями НАВТЕКС, устанавливаются процедуры направления судам информации о ледовой обстановке и метеорологической информации минимум дважды в сутки, как это требуется правилом V/5.2.2 СОЛАС и так далее. Однако пока

рано говорить о наличествующей судебной практике с использованием норм Полярного кодекса, ведь с момента вступления документа в силу прошло чуть больше года.

Вывод:

Подводя итог, можно сказать, что дискуссионные вопросы, возникшие вследствие принятия Полярного кодекса, а именно: проблема юридической обязательности требований Кодекса, проблема соотношения Кодекса с положениями статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву, гармонизации норм ПК с национальным законодательством при анализе и детальном рассмотрении с вовлечением доктрины, проведенном выше, позволяет сделать вывод, что в сущности ни один из вышеперечисленных вопросов не остался неразрешенным. Обязательные нормы Полярного кодекса являются регулятивными для участников Конвенции СОЛАС и соответствующих положений Конвенции МАРПОЛ, тогда как в случае теоретического возникновения ситуации противоречия с рекомендательными положениями Полярного кодекса, нормы национального законодательства прибрежных государств Арктики будут иметь высшую юридическую силу.

Рассмотренные предложения по улучшению Полярного кодекса свидетельствуют о том, что этот международно-правовой документ предполагает необходимость его дальнейшей доработки с целью создания наиболее эффективного инструмента регулирования судоходства в полярных водах. Тем не менее, нельзя не признать, что этот документ стал прорывом в области унификации правил о безопасности на море и защите морской среды в полярных водах, что объективно отвечает современным реалиям и долговременным интересам всех прибрежных государств. Комплекс

разработанных мер является на данный момент наиболее полным из всех существующих в этой области.

Заключение

Обозначая итоги проведенного анализа нового международного-правового документа, созданного с целью урегулирования отношений между государствами, возникающих в контексте судоходства в полярных водах, нельзя не отметить, что Полярный кодекс все же следует рассматривать как положительный шаг в области выработки международно-правовых способов реагирования на основные риски, сопряженные с навигацией в этих акваториях, не урегулированные до конца другими документами.

Полярный кодекс рассматривает этот вопрос с точки зрения конструктивной безопасности судна, допускаемого государством регистрации к плаванию в полярных акваториях, а также устанавливает необходимые меры защиты морской среды полярных районов. В силу выбранного способа имплементации посредством Конвенций СОЛАС и МАРПОЛ Полярный кодекс избавляет государства от необходимости дополнительной процедуры ратификации, удобно дополняя уже существующие международно-правовые документы.

Полярный кодекс не вступает в противоречие с национальной правовой базой прибрежных государств. В этом смысле Россия и Канада, как государства с самым протяженным арктическим побережьем, сохраняют право на основе данной статьи регулировать судоходство в таких районах на акваториях Северного морского пути и Северо-западного прохода.

Однако после детального анализа содержания нового международно-правового документа в контексте как отечественных, так и зарубежных правовых исследований, удалось прийти к выводу, что Полярный кодекс содержит ряд неточностей и недоработок, устранение которых и будет первоочередной задачей для разработчиков документа в дальнейшем.

Без сомнения, значение Полярного кодекса для международной судоходной отрасли огромно, и представляется сложным его переоценить. Новые требования, установленные Кодексом, можно назвать более строгими, чем во всех предыдущих документах, посвященных судоходству в полярных водах. Например, говоря о мерах по безопасности, это обязательность наличия Сертификата судна полярного плавания, новое разделение судов на классы, появление более строгих критериев для постройки судов. Однако при этом существует большая группа судов, не попадающих под действие Кодекса, а также судов с более лояльными требованиями.

Требования, касающиеся окружающей среды также можно назвать очень строгими в силу полного запрета сброса в море нефти и нефтесодержащих смесей, а также вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества. Являясь, безусловно, положительными шагами на пути к обеспечению сохранения полярных экосистем, эти меры вступают в противоречие с существующим состоянием Арктической морской инфраструктуры, уровень развития которой, особенно в зоне Российской полярной акватории технически не соответствует предъявляемым требованиям. При всей строгости вышеупомянутых требований, Кодекс не обозначает требование запрета на использование тяжелого дизельного топлива в акватории Арктических вод, хотя при разливе и сгорании этот вид топлива в сравнении с менее вязкими и тяжелыми видами, наносит большее количество вреда для экосистем этого полярного региона. Кодекс также никак не регулирует защиту биоразнообразия полярных экосистем.

В работе были проанализированы существующие «пробелы» в новом международно-правовом документе и предложены варианты их устранения с учетом экспертных мнений как специалистов международного права, так и

инженеров. В силу новизны самого документа и отсутствия судебной практики, такой способ анализа пока представляется единственно возможным.

Активизация интереса к полярным акваториям в связи с фактором изменения климата, роста уровня судоходства в этих регионах, повышения интереса к ресурсной базе предопределяют актуальность исследований в вопросе международного-правового регулирования в этих акваториях. Поскольку дальнейшая гармонизация правил о безопасности и защите морской среды в полярных водах отвечает текущим и будущим интересам не только арктических государств, но и других международных игроков, работа над Кодексом будет продолжаться, однако и сегодня следует расценивать Полярный кодекс как первый серьезный шаг на пути становления особого международно-правового режима этих регионов.

Библиографический список

Список использованных нормативно-правовых документов:

1. Договор об Антарктике (Подписан в г. Вашингтоне 01.12.1959, с изм. от 04.10.1991) // Ведомости ВС СССР. 3 августа 1961 г. N 31. Ст. 329. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXII.- М., 1967. С. 233 – 239; Действующее международное право. Т. 3.- М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 664 - 669.
2. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994), вступила в силу с 16 ноября 1994 года. Для Российской Федерации данный документ вступил в силу с 11 апреля 1997 года, Конвенция ратифицирована Федеральным законом от 26.02.1997 N 30-ФЗ с заявлением // "Собрание законодательства РФ", 01.12.1997, N 48, ст. 5493; "Бюллетень международных договоров", 1998, N 1, с. 3 – 168
3. Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL), заключена в г. Лондоне 09.04.1965, документ вступил в силу, в том числе для СССР, 5 марта 1967 года // Документ опубликован не был, СПС КонсультантПлюс (<http://www.consultant.ru/>)
4. Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года (Вместе с "Правилами контроля...", <Формами международного свидетельства, журнала операций>, <Резолюциями о будущей работе организации, использовании механизмов принятия решений при обзоре стандартов согласно правилу D-5, содействию техническому сотрудничеству и

помощи, обзоре Приложения») (Заключена в г. Лондоне 13.02.2004) // Бюллетень международных договоров. 2017. N 12. С. 16 - 47.

5. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года" (ПДНВ/STCW), заключена в г. Лондоне 07.07.1978 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>
6. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) (Заключена в г. Лондоне 01.11.1974), документ вступил в силу, в том числе для СССР, 25 мая 1980 года // Бюллетень международных договоров. 2011 (приложение N 1, ч. 1). С. 3 - 211.
7. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ/MARPOL) (Вместе с <Протоколом I о положениях, касающихся сообщений об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ>, <Протоколом II об арбитраже>, <Правилами предотвращения загрязнения нефтью, сточными водами, мусором, перевозимыми морем в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках или в автодорожных и железнодорожных цистернах, контроля>, <Перечнями нефтепродуктов, ядовитых и прочих жидких веществ, перевозимых наливом>, <Руководством по распределению по категориям>, <Формами Международных свидетельств, Журнала>) с изм. от 26.09.1997, заключена в г. Лондоне 02.11.1973 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>
8. Приказ Минтранса России от 09.01.2017 N 5 "О внесении изменений в Правила плавания в акватории Северного морского пути, утвержденные приказом Минтранса России от 17 января 2013 г. N 7"

(Зарегистрировано в Минюсте России 07.03.2017 N 45866) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>

9. Приказ Минтранса России от 17.01.2013 N 7 "Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути" (Зарегистрировано в Минюсте России 12.04.2013 N 28120) // "Российская газета", N 86, 19.04.2013.
10. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (утв. Президентом РФ) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>
11. Резолюция MSC.4(48) ИМО "Принятие Международного Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ)" (принята 17 июня 1983 г.) (с изменениями и дополнениями) // Бюллетень международных договоров, 2011 г., приложение № 1 (часть 3)
12. Резолюция N MSC.385(94) Международной морской организации "Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс)" (Вместе с <Резолюцией N MEPC.264(68)>, "Формой свидетельства...", "Типовым содержанием наставления по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ)", (Резолюция N MSC.385(94) принята 21.11.2014), (Резолюция N MEPC.264(68) принята 15.05.2015) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>.
13. Резолюция A.741(18) Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью, МКУБ)

(принят 04.11.1993) // Первоначальный текст документа опубликован в изданиях: Бюллетень международных договоров. 2011 (приложение N 1, ч. 4). С. 475 - 482. Российские вести. 1994. 1 сентября.

14. Резолюция МЕРС.207(62). Руководство 2011 г. По контролю биообрастания судов и управлению им для сведения к минимуму переноса инвазивных водных видов. Принята 15 июля 2011 года. [Электронный ресурс] // Международная морская организация, официальный сайт. URL: http://rise.odessa.ua/texts/MERSC207_62.php3

Список использованных нормативно-правовых документов на иностранном языке:

1. Act on the Ice Classes of Ships and Icebreaker Assistance (1121/2005), section 4.1. Regulation 1 (65 TRAFI/494131/03.04.01.00/2016 [Electronic resource] // Finnish Transport Safety Agency. URL: https://www.trafi.fi/filebank/a/1510737568/021da3a49321139231df027d50ff5b13/28389-TRAFI_494_131_03_04_01_00_2016_EN_Jaaluokkamaarays_2017.pdf
2. European Union Climate change and international security. Paper from the high representative and the European Commission to the European Council, 3 May 2008. // European council official site. URL: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/reports/99387pdf.
3. Guidelines for ships operating in Arctic ice-covered waters. MSC/Circ. 1056, МЕРС/Circ.399. International Maritime Organization, London, 23 December 2002. URL: <http://www.5.imo.org/SharePoint/blastDatARcticOceannly.asp>.

4. IMO doc. DE 43/12, of 23 December 1999, 'Development of Guidelines for Ships Operating in Ice-Covered Waters'. [Electronic resource] // International maritime organization. URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>
5. IMO Doc. MSC 59/30/32, of April 1991, "Requirements for Ships Intended to Polar waters" [Electronic resource]. URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>
6. IMO Doc. MSC 59/30/32, of April 1991, "Requirements for Ships Intended to Polar waters" [Electronic resource]. URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>
7. Protection of Antarctica Act. XXII ATCM/IP32, April, 1998. Agenda item 7a. [Electronic resource] // Secretariat of the Antarctic treaty. URL: https://www.ats.aq/documents/ATCM22/ip/ATCM22_ip032_e.pdf
8. Report of the Maritime Safety Committee on its seventy-first session. MSC 71/23, 2 June 1999. Agenda item 23. [Electronic resource] // International maritime organization. URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>
9. Report of the Maritime Safety Committee on its seventy-ninth session (MSC 79/23). 4 January 2005, Agenda item 23. [Electronic resource] // International maritime organization. URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>

10. Res. MEPC.265(68), para 3 [Electronic resource] // International maritime organization. URL:
[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.265\(68\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.265(68).pdf)
11. Res. MSC.386(94), no.3 [Electronic resource] // International maritime organization. URL:
[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-\(MSC\)/Documents/MSC.386\(94\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-(MSC)/Documents/MSC.386(94).pdf)
12. Resolution A. 1024 (26). International Maritime Organization. London, 2 December 2009. URL:
http://www.arcticportal.org/images/stories/Arctic_Shipping_Portlet7A.1024_26_Guide-lines_for_ships_operating_in_polar_waters.pdf.
13. Resolution MEPC.163(56), Adopted on 13 July 2007, “Guidelines for ballast water exchange in the Antarctic Treaty area” [Electronic resource] // International maritime organization. URL:
[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.163\(56\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.163(56).pdf)
14. The Exxon Valdez oil spill: a report to the President. Samuel K Skinner; William K Reilly; National Response Team (U.S.); United States. Department of Transportation.; United States. Environmental Protection Agency. [Washington, D.C.]: [U.S. Environmental Protection Agency], 1989.

Список использованной литературы:

1. Андриенко В. Г. Ледокольный флот России, 1860-е — 1918 гг. — М.: Европейские издания, 2009. — 531 с.
2. Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия: В 3 т. / Под общ. ред. И.С. Иванова. М., 2013. Т. 3: Применимые правовые источники.
3. Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады // Вестник Московского университета. 2011. № 2 С. 92 - 128
4. Бирман Б.А. и Бережная Т.В., 2012: Основные погодно-климатические особенности Северного полушария Земли. 2011 год. Аналитический обзор. Гидрометцентр России. 56 с.
5. Вылегжанин А. Н. Введение // Международное сотрудничество в области охраны окружающей среды, сохранения и рационального управления биологическими ресурсами в Северном Ледовитом океане: матер. Междунар. науч. симпоз. (Москва. 4 сент. 2012 г., РСМД). М., 2012.;
6. Вылегжанин А. Н. Полярный кодекс (оценки и комментарии в зарубежных правовых источниках) / А. Н. Вылегжанин, Г. Г. Иванов, И. П. Дудыкина // Московский журнал международного права. – 2015. - № 4. – С. 43-60;
7. Вылегжанин А.Н. Правовое положение Арктического региона в документах // Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия: В 3 т. / Под общ. ред. И.С. Иванова. М., 2013. Т. 3: Применимые правовые источники.
8. Гаврилов В. В. Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации // Журнал российского права. 2015. № 2. С. 147—157.

9. Гаврилов В.В., Дремлюга Р.И., Крипакова А.В. Толкование и применение статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в условиях сокращения ледового покрова Арктики // Журнал российского права. 2017. N 12. С. 151 - 160.;
10. Додин Д.А., Иванов В.Л., Каминский В.Д. Российская Арктика — крупная минерально-сырьевая база страны // Литосфера, 2008, № 4, с. 76—92;
11. Доронина А.К. Международно-правовая защита окружающей среды Арктики: актуальные задачи и перспективы // Экологическое право. 2016. N 1. С. 28 - 34.;
12. Дудыкина И.П. Зарубежные исследователи о правовых аспектах изменения климата в Арктике // Российский юридический журнал. 2017. N 2. С. 178 - 188.
13. Игнатьева И.А. Подготовка к "Рио+20" и проблемы правового обеспечения устойчивого развития Арктики // Сборник материалов по итогам Международного арктического правового форума: "Сохранение и устойчивое развитие Арктики: правовые аспекты". 26 - 29 октября 2011 г., г. Салехард, Ямало-Ненецкий автономный округ / под общ. ред. Г.Д. Олейника, А.Н. Пилясова, В.И. Сморгчовой, Д.Г. Жаромских. М., 2011. С. 72 - 77.
14. Коваль В.П. Продвижение национальных интересов России в Арктике в контексте международного сотрудничества / В.П. Коваль // Аналитический вестник. 2016. N5(604).
15. Колбасов О.С. Международно-правовая охрана окружающей среды. М.: Международные отношения, 1982. С. 180.
16. Колодкин А.Л., Гуцулян В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М.: Статут, 2007.

17. Кононова Л.П. Совершенствование законодательства - залог успешного развития Арктического региона / Л.П. Кононова // Совет Федерации. Аналитический вестник. 2016. N 5(604).
18. Коньшев В. Арктика: на перекрестье геополитических интересов / В. Коньшев, А. Сергунин // Мировая экономика и международные отношения. 2010. N 9. С. 50 - 52.
19. Копылов М.Н., Якушева Е.А. К 10-летию Арктического совета // Экологическое право. 2006. N 3. С. 30 - 35.
20. Куликовская Л.Ю. Государственное регулирование судоходства по трассам Северного морского пути // Юрист. 2016. N 19. С. 37 - 41.
21. Куликовская Л.Ю. Правовые основы обеспечения национальной безопасности Арктической зоны Российской Федерации // Административное право и процесс. 2017. N 7. С. 61 - 64.
22. Кутафин Д.О. Перспективы использования Северного морского пути при транспортировке энергоресурсов // Юридический мир. 2015. N 1. С. 37 - 43.
23. Ларичкин Ф.Д. Проблемы изучения и освоения минерально-сырьевых ресурсов Арктического региона / Ларичкин Ф.Д., Фадеев А.М., Череповицын А.Е. // Арктика: экология и экономика. - 2012. - № 1 (5). - С.008-015;
24. Лахно П.Г. Энергетическое право Российской Федерации. Становление и развитие // М.: Изд-во Московского университета, 2014.
25. Лукашук И.И. Международное право. Особенная часть: учебник. М.: Волтерс Клувер, 2005. С. 155 - 157.

- 26.Лукин Ю. Ф. Российская Арктика в изменяющемся мире: монография / Ю.Ф. Лукин; Сев. (Арктич.) федер. ун-т им. Ломоносова. – Архангельск: ИПЦ САФУ, 2013. – 281 с
- 27.Малеев Ю.Н. Глобальное потепление - готово ли к встрече его международное право? // Международное право и национальные интересы Российской Федерации: *liber amicorum* в честь Чрезвычайного и Полномочного посла профессора О.Н. Хлестова. М., 2008.
- 28.Международное право: учебник / под ред. А.Н. Вылегжанина. М.: Высшее образование: Юрайт-Издат, 2009. С. 176, 185 - 192.
- 29.Международное экологическое право: [учебник](#) / отв. ред. Р.М. Валеев. М.: Статут, 2012. С. 207.
- 30.Международные отношения в Арктике. Учеб.-метод. Материалы № 3/2017 / Голдин В. И., Соколова Ф. Х.,Паникар М.М.; Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД, 2017.
- 31.Михайличенко В. В. Анализ грузопотоков по СМП в 2012-2013 гг. / Материалы Международной конференции «Арктика: регион сотрудничества и развития». – М., 2013. 2-3 декабря.
- 32.Морской энциклопедический справочник. В двух томах. Том 1. / Под редакцией Н.Н.Исанина. - Л.: Судостроение, 1986.
- 33.Н.Накиченович, Дж.Алкамо, Ж. Дэвис, Б. де Вриэ, Дж.Фенхан, С. Граффин, К. Грегори, А. Грубер, Т. Ю. Цзюнь, Т. Крам, Э. Л. ла Ровере, П. Шукла, Л. Михаэлис, С.Мори, Т.Морита, У. Пеплер, Х. Питчер, Л. Прайс, К. Раихи, А. Роэхрл, Х-Х Рогнер, А. Санковский, М, Шлезингер, С. Смит, Р. Сварт,Н. Виктор, Ч. Дади — 2000 г.: Сценарии выбросов. Специальный доклад рабочей группы III Межправительственной группы экспертов по

изменению климата. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 599 pp

34. Особенности внедрения новых требований к экологической безопасности судов и морских установок в северных морях и на арктическом шельфе. О.Я. Тимофеев, Н.А. Вальдман, М.И. Крыжевич // Журнал «Арктика: экология и экономика», номер 3(15) 2014, Институт проблем безопасного развития атомной энергетики Российской академии наук.
35. Остойчивость корабля // Военная энциклопедия в 18 т. / под ред. В. Ф. Новицкого [и др.]. — СПб. ; М., 1911—1915.
36. Павленко В.И., Паничкин И.В. Экономическая оценка состояния и перспектив разработки энергетических ресурсов Арктики // Арктика: экология и экономика. 2012. N 3 (7). С. 15.
37. Павлов К. Северный морской путь: проблемы развития грузопотоков / К. Павлов, В. Селин // Экономист. – 2016. - № 1 – С. 67-74
38. Павловец Т. А. Полезные ископаемые Арктики / Т. А. Павловец ; науч. рук. Н. М. Недоливко // Творчество юных - шаг в успешное будущее: Арктика и её освоение: материалы IX Всероссийской научной молодежной конференции с международным участием с элементами научной школы имени профессора М.К. Коровина, г. Томск, 10-14 октября 2016 г. — Томск: Изд-во ТПУ, 2016. — [С. 128-130].
39. Паничкин И.В. Международно-правовые основы предотвращения морских нефтяных загрязнений в Арктике // Международное публичное и частное право. 2014. N 5. С. 16 - 20.

40. Паничкин И.В. Правовое обеспечение экологической безопасности при разработке морских нефтегазовых ресурсов Арктики // Московский журнал международного права. 2011. N 2 (82). Апрель - июнь. С. 187.
41. Право и экономическая деятельность: современные вызовы: монография / Е.Г. Азарова, А.А. Аюрова, М.К. Белобабченко и др.; отв. ред. А.В. Габов. М.: ИЗиСП, Статут, 2015. 400 с.
42. Саркисов А.А., Высоцкий В.Л., Сивинцев Ю.В., Никитин В.С. Проблемы радиационной реабилитации арктических морей, способы и пути их решения // Арктика. Экология и экономика. 2011. N 1. С. 72.
43. Тимофеев, О. Я. Особенности внедрения новых требований к экологической безопасности судов и морских установок в северных морях и на арктическом шельфе / О. Я. Тимофеев, Н. А. Вальдман, М. И. Крыжевич // Арктика: экология и экономика. – 2014. – № 3. – С. 79–85.
44. Толкование и применение статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в условиях сокращения ледового покрова Арктики (Гаврилов В.В., Дремлюга Р.И., Крипакова А.В.) ("Журнал российского права", 2017, N 12);
45. Федеральный закон от 28 июля 2012 г. N 132-ФЗ // СЗ РФ. 2012. N 31. Ст. 4321.
46. Филиппенкова М.О. Договорно-правовые основы сотрудничества Российской Федерации в области охраны окружающей среды в Арктике // Евразийский юридический журнал. 2012. N 9. С. 14 - 17.

Список использованных иностранных источников:

1. Alex G. Oude Elferink, Donald R. Rothwell. The Law of the Sea and Polar Maritime Delimitation and Jurisdiction // Maritimus Nijhoff publishers, 2001. 382 p.
2. Atland R. The Security Implication of Climate Change in the Arctic Ocean // Environmental Security in the Arctic Ocean / Ed. by P. Berkman, A. Vylegzhanin. Dordrecht, 2013.
3. Balton D., Hoydal K. Policy options for Arctic environmental governance: prepared by the fisheries working group of Arctic TRANSFORM Ecologic Institute. Berlin, 2009.
4. Balton D., Hoydal K. Policy options for Arctic environmental governance: prepared by the fisheries working group of Arctic TRANSFORM Ecologic Institute. Berlin, 2009. URL: <http://arctictransform.org>
5. Banyan. Snow dragons: As the Arctic melts, Asia shudders at the risks but slavers at the opportunities // The Economist. 2001. September 1.
6. Bird K.J., Charpentier R.R., Gautier D.L., Houseknecht D.W., Klett T.R., Pitman J.K., Moore T.E., Schenk C.J., Tennyson M.E., Wandrey C.J. Circum-Arctic resource appraisal; estimates of undiscovered oil and gas north of the Arctic Circle: US Geological Survey Fact Sheet 2008-3049. 2008. URL: <http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049>.
7. Callaghan T. V., Johansson M., Key J. et al. Feedbacks and interactions: From the Arctic cryosphere to the climate system // Ambio. — 2011. — Vol. 40. — P. 75—86;

8. Canadian Maritime Law / Chircop A., Moreira W., Kindred H., Gold E.; Essentials of Canadian Law. Second edition. Toronto, Irwin Law Inc., 2016. 1270 p.
9. Carman J.C. Economic and strategic implications of ice-free arctic seas // Globalization and maritime power / Ed. by S.J. Tangredi. Washington, DC, 2002.
10. Cavalieri S., Kraemer R.A. Transatlantic Policy Options to Address the Rapidly Changing Arctic // Environmental Security in the Arctic Ocean / Ed. by P. Berkman, A. Vylegzhanin. Dordrecht, 2013.
11. Chircop A. Climate Change and the Prospects of Increased Navigation in the Canadian Arctic // WMU Journal of Maritime Affairs. 2007. Vol. 6. No. 2. P. 193 - 205.
12. Chircop A. Jurisdiction Over Ice-Covered Areas and the Polar Code: An Emerging Symbiotic Relationship // The Journal of International Maritime Law. 2016. Vol. 22. No. 5.
13. Chircop, Aldo. The Growth of International Shipping in the Arctic: Is a Regulatory Review Timely? // The International Journal of Marine and Coastal Law. Vol. 24. N 2 (2009).
14. Chivers C.J. Russia plants underwater flag at North Pole // The New York Times. 2 August 2007; URL: <http://www.nytimes.com/2007/08/02/world/europe/02end-arctic.html>.
15. Climate change and Arctic shipping. Edited by Randall S. Abate. Oxford University Press. 2015. P. 308.
16. Emerson Ch. The Future history of the Arctic. N.Y., 2010. 403 p.

17. Fields S.P. Article 234 of the United Nations Convention on the Law of the Sea: The Overlooked Linchpin for Achieving Safety and Security in the U. S. Arctic // *Harvard National Security Journal*. 2016. Vol. 7. No. 1.
18. Graham, R. M., L. Cohen, A. A. Petty, L. N. Boisvert, A. Rinke, S.R. Hudson, M. Nicolaus, and M. A. Granskog. 2017. Increasing frequency and duration of Arctic winter warming events, *Geophys. Res. Lett.*, 16, 6974-6983, doi:10.1002/2017GL073395.
19. Grant D. Shelagh Polar Imperative. A history of Arctic sovereignty in North America. D&M Publishers Inc. 540 p.
20. Gunnarsson B. Operations and Shipping Logistics. The Arctic in World Affairs. A North Pacific Dialog on the Future of the Arctic. Ed. by O. Young, J. Kim, Y. Kim/ 2013 North Pacific Arctic Conference Proceedings. KMI and East-West Center. Published in December 2013. Honolulu. USA.
21. Heather Conley and Jamie Kraut, US Strategic Interests in the Arctic: An Assessment of Current Challenges and New Opportunities for Cooperation, A Report of the CSIS Europe Program, April 2010.
22. Howard R. The Arctic Gold Rush. The New Race for Tomorrow's Natural Resources. Continuum, 2009. 259 p.
23. Huebert R. Polar vision or tunnel vision: the making of Canadian Arctic policy // *Marine Policy*. 1995. Vol. 19 (4).
24. Ingrid Lundestad, US Security Policy and Regional Relations in a Warming Arctic, *Swords and Ploughshares*, vol. XVII, no. 3, Fall 2009.
25. Ingrid Lundestad, Will the US Become More Active in the Arctic? *Atlantic Community*, 12 March 2010.
26. Kraska J. Arctic Security in an Age of Climate Change / U.S. Naval War College and Foreign Policy Research Institute. N.Y., 2011. 312 p.

27. Kraska J. Governance of Ice-Covered Areas: Rule Construction in the Arctic Ocean // *Ocean Development & International Law*. 2014. Vol. 45. No. 3.
28. Lawson W. Brigham. The emerging International Polar Navigation Code: bipolar relevance? // *Protecting the polar marine environment. Law and Policy for Pollution Prevention* / ed. David Vidas. Cambridge University Press, 2004. P. 248.
29. Linda Nowlan. Arctic legal regime for environmental protection // *IUCN Environmental Policy and Law Paper*. 2001. N 44. P. 11.
30. McDorman T.L. Canada-United States Bilateral Ocean Law Relations in the Arctic // *Southwestern Journal of International Law*. 2009. Vol. 15.
31. McDorman Ted L. The Continental Shelf beyond 200 nm: Law and Politics in the Arctic Ocean // *Journal of Transnational Law and Policy*. 2009.
32. Mestral A. Article 234 of the United Nation Convention on the Law of the Sea. Its Origins and Its Future // *International Law and Politics of the Arctic Ocean: Essays in Honor of Donat Pharand* / Eds. by S. Lalonde, T.L. McDorman. Leiden, 2015.
33. Oystein Jensen. The IMO Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-covered Waters. From Voluntary to Mandatory Tool for Navigation Safety and Environmental Protection? Fridtjof Nansen Institute, 2007. P. 8.
34. Pharand D. *Canada's Arctic waters in international law* / Cambridge University press. 1988. 288 p.
35. Rothwell D.R. The Canadian-U.S. northwest passage dispute: a reassessment // *Cornell International Law Journal*. 1993. Vol. 26 (2).
36. Rothwell, D. R. *The Polar Regions and the Development of International Law*. Cambridge, UK: Cambridge University Press. 1996.

- 37.Salehyan I. From climate change to conflict. No consensus yet // Journal of Peace Research. 2008. Vol. 45.
- 38.Stroeve J., Holland M., Meier W., Scambos T., Serreze M. Arctic sea ice decline: Faster than forecast // Geophysical Research Letters. 2007. Vol. 34.
- 39.Tanaka Y. The International Law of the Sea. Cambridge University Press, 2012.
- 40.Timo Koivurova. Why do we need multilateral environmental agreements to protect the Arctic environment? // The Arctic Herald. 2013. N 4 (8). P. 122 - 127.
- 41.VanderZwaag D., Lamson C. The Challenge of Arctic Shipping: Science, Environmental Assessment, and Human Values / McGill-Queen's University Press. 1990. 282 p.
- 42.Wadhams P. Diminishing Sea-Ice Extent and Thickness in the Arctic Ocean/ Environmental Security in the Arctic Ocean. Ed.by Berkman P.A. and Vylegzhanin A.N. Springer. Dordrecht. 2013. P. 16;
- 43.Zellen B.S. Arctic doom, Arctic boom: the geopolitics of climate change in the Arctic. Santa Barbara, 2009.

Список использованных электронных ресурсов:

Сайты:

1. Официальный интернет-портал правовой информации // URL: <http://www.pravo.gov.ru>
2. Официальный сайт ООН // URL: <http://www.un.org>
3. Официальный сайт ИМО // URL: <http://www.imo.org>
4. Официальный сайт Арктического совета // <http://www.arctic-council.org>

5. Официальный сайт Российского морского регистра судоходства // URL: <http://www.rs-class.org/ru/register>.
6. Официальный сайт Министерства Транспорта РФ // URL: <https://www.mintrans.ru/>
7. Официальный сайт Российского совета по международным делам // URL: <http://russiancouncil.ru/>
8. Официальный сайт Президента РФ // URL: <http://kremlin.ru/>

Статьи:

1. Ворота Арктики добавляют возможностей Северному морскому пути. URL: <http://vz.ru/economy/2016/5/25/812551.html>.
2. Александр Лебедев. Арктическая кладовая [Электронный ресурс] // Информационно-издательский проект «Российский север: модернизация и развитие» URL: <http://rosnord.ru/resources/shelf/332-arkticheskaya-kladovaya-v-arkticheskoj-zone-rossii-sosredotocheny-bogatye-mestorozhdeniya-nikelya-medi-uglya-zolota-urana-volframa-i-almazov>
3. Боброва Ю.В. Северный морской путь: национальный правовой режим в меняющемся международном контексте // Аналитическая записка РСМД. 2016. N 9. URL: <http://old.russiancouncil.ru/common/upload/NorthernSeaRoute-Policybrief9-ru.pdf>.
4. В. Я. Васильев. Расширение деятельности России в рамках Международной морской организации [Электронный ресурс] // Журнал «Транспорт Российской Федерации» № 4 (35) 2011 URL: <http://www.rostransport.com/themes/17/> (дата обращения: 01.02.2018);

5. Варвара Перцова. Нефть в Арктике: как российские нефтяные компании действуют в условиях санкций [Электронный ресурс] // Журнал Forbes. URL: <http://www.forbes.ru/biznes/343165-neft-v-arktike-kak-rossiyskie-neftyanye-kompanii-deystvuyut-v-usloviyah-sankciy> (дата обращения: 05.02.2018).
6. Л.Г.Цой. Проект Полярного Кодекса. Предложение по требованиям к судам полярного плавания [Электронный ресурс] // Рекламно-информационное агентство «PRO Атом» издательского дома «ОВИЗО». URL: <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=2691>
7. Мария Кутузова. Shell: «Год трансформации — хороший год». [Электронный ресурс] // Интернет-проект «Нефтянка». URL: <http://neftianka.ru/shell-god-transformacii-xoroshij-god/>
8. Пересыпкин В., Цой Л., Шурпак В. Международный Полярный кодекс: российские предложения. [Электронный ресурс] // Морской флот №4. 2012. URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=29222>
9. Повал Л.М. Международно-правовые проблемы раздела экономических пространств Арктики // Арктика и Север. 2011. N 3. С. 8. URL: <http://www.narfu.ru/upload/iblock/2cb/oguovfdvgcruvkollxzalvpg-jajivdeicprquqnonpptdevoxohmkxvdvyqzfukopfjalymddwmtitwflqinmmjijuyujmdmjxwoxifnocokectyoyjebclslnqthqoccys.pdf>.
10. С застрявшего во льдах Антарктики круизного лайнера сняли всех пассажиров. 19 февраля 2009 [Электронный ресурс] // Лента.Ру (дата обращения 09.02.2018). URL: <https://lenta.ru/news/2009/02/18/evacuate/>
11. Юлия Куприна. Как погибал "Эксплорер" [Электронный ресурс] // ИД «Комсомольская правда». URL: <https://www.msk.kp.ru/daily/24007/83680/> (дата обращения 09.02.2018)

Список использованных иностранных электронных ресурсов:

1. AHDR Arctic Human Development Report. Sustainable Development Working Group of the Arctic Council, Akureyri, 2004. URL: <http://www.svs.is/AHDR>.
2. AMAP, 2004. AMAP Assessment 2002: Persistent Organic Pollutants in the Arctic. Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), Oslo, Norway. 310 pp.
3. AMAP, 2011. SWIPA 2011 Executive Summary: Snow, Water, Ice and Permafrost in the Arctic. Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), Oslo, Norway. 15 pp.
4. AOG Arctic Offshore Oil and Gas Guidelines. Protection of the Arctic Marine Environment Working Group of the Arctic Council, Akureyri, 2009. URL: <http://arctic-council.org/filearchives>.
5. Arctic Marine Shipping Assessment, 2009 Report. [Electronic resource] // Arctic Council. URL: https://www.pmel.noaa.gov/arctic-zone/detect/documents/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf
6. Arctic Region Policy. National Security Presidential Directive 66 and Homeland Security Presidential Directive 25, Washington, DC, January 2009. URL: <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov>.
7. Arctic Research Commission the Arctic Ocean and climate change: a scenario for the US Navy. US Arctic Research Commission Special Publication N 02-1, Arlington, 2002. URL: http://www.arctic.gov/publications/arctic_and_climate_change.pdf.
8. Canadian Arctic Shipping Assessment Report, Prepared for Transport Canada by Mariport Group Inc. June 2007. [Electronic resource] // URL: <http://www.nwb->

oen.ca/public/registry/2%20MINING%20MILLING/2A/2AM%20-%20Mining/2AM-MRY1325%20BIMC/2%20ADMIN/2%20NPC%20NIRB/1%20NIRB/2014/140131%202AM-MRY1325%2008MN053%20EXHIBIT%2050%20Cdn%20Arctic%20Shipping%20Assessment%202007-IDTE.pdf

9. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council. The European Union and the Arctic Region. 2008. URL: <http://eur-lex.europa.eu>.
10. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council, Brussels, 12 October 2010. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ>.
11. Communication Received from the United Nations Environment Programme. 10 April 1981. UN Doc. A/Conf.62/112. URL: http://legal.un.org/diplomaticconferences/lawofthesea-1982/docs/vol_XV/a_conf-62_112.pdf.
12. Conference Report. Anchorage, Alaska. November 6-7, 2013. Ed. Brigham L. W. P. 3
13. Decision 4, Final Report of ATCM XXVII, p. 189 [Electronic resource] // Secretariat of the Antarctic treaty. URL: https://www.ats.aq/documents/ATCM28/fr/ATCM28_fr001_e.pdf
14. Det Norske Veritas (DNV), Report – Heavy fuel in the Arctic (Phase 1), Report for PAME, Report No./DNV Reg. No.: 2011-0053/ 12RJ7IW-4, 30 (2011) at 38-39

15. Facing the challenge of the safety of offshore oil and gas activities. COM (2010) 560 final. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council, Brussels, 12 October 2010. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ>.
16. James Screen and Daniel Williamson. Would limiting global warming to 1.5 or 2C prevent an ice-free Arctic? [Электронный ресурс] // Geophysical Research Abstracts Vol. 19, EGU2017-3567, 2017 EGU General Assembly 2017, Nature Climate Change URL: <http://www.nature.com/articles/nclimate3248>
17. Jensen, Øystein. The International Code for Ships Operating in Polar Waters: Finalization, Adoption and Law of the Sea Implications. Arctic Review, [S.l.], v. 7, n. 1, May 2016. ISSN 2387-4562. [Electronic resource] // Nordic open access scholarship publishing. URL: <https://arcticreview.no/index.php/arctic/article/view/236>>. Date accessed: 23 March 2018. doi: <https://doi.org/10.17585/arctic.v7.236>.
18. John Norton Moore, Myron H. Nordquist, Series Editor-in-Chief Satya N. Nandan and Shabtai Rosenne. United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary. Vol. IV Third Committee: Protection and Preservation of the Marine Environment, Marine Scientific Research, and Development and Transfer of Marine Technology (1991). P. 203. [Electronic resource] // Center for oceans law and policy. URL: <http://www.virginia.edu/colp/commentary.html>
19. Lawson Brigham. IMO Polar Code for Ships Operating in Polar Waters. Policy Brief № 4. Arctic Climate Change, Economy and Society [Electronic resource] // URL: <file:///C:/Users/hp/Desktop/%D0%94%D0%B8%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D0%BC/ACCESS-PolicyBrief4-Final.pdf>

20. Marchenko N. Floating Ice Induced Ship Casualties, 22nd IAHR International Symposium on Ice, Singapore, August 11 - 15. 2014. URL: www.unis.no/wp-content/uploads/2014/12/FloatingIceInducedShipCasualties.pdf.
21. Report of the Lodon Conference drafted by the Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution of the International Law Association (ILA), p. 32. 2 June 1999. Agenda item 23. [Electronic resource] // International maritime organization. URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>

Приложение

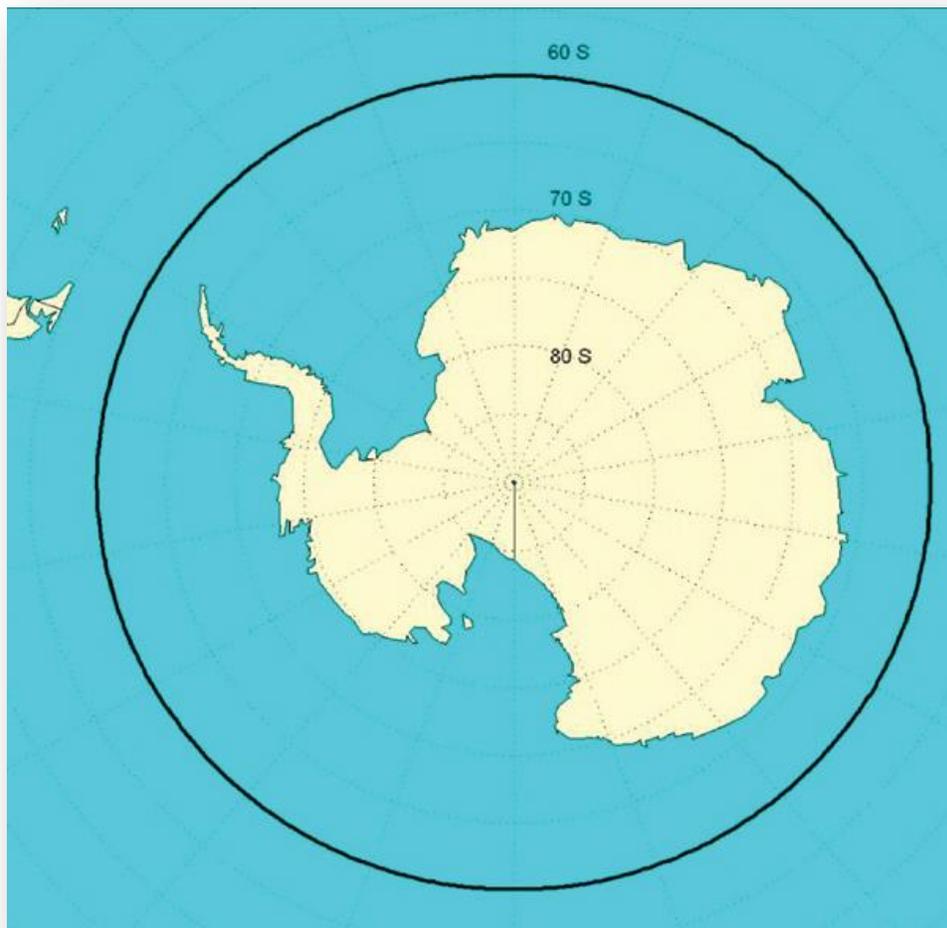
Таблица 1. Таблица полярных классов с описанием (согласно «Единым требованиям для судов ледовитого класса» МАКО).¹²²

| Ледовый класс судна (Polar class – PC) | Описание требований к судну (General Description) |
|---|--|
| PC 1 | Круглогодичная эксплуатация во всех полярных водах (любые воды, покрытые льдами) |
| PC 2 | Круглогодичная эксплуатация в умеренных условиях многолетнего льда (многолетний лед средней толщины) |
| PC 3 | Круглогодичная эксплуатация в двухлетнем льду с включениями старого льда (встречающиеся участки многолетнего льда) |
| PC 4 | Круглогодичная эксплуатация в условиях однолетнего льда большой |

¹²² Lawson Brigham. IMO Polar Code for Ships Operating in Polar Waters. Policy Brief № 4. Arctic Climate Change, Economy and Society [Electronic resource] // URL: <file:///C:/Users/hp/Desktop/%D0%94%D0%B8%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D0%BC/ACCESS-PolicyBrief4-Final.pdf>

| | |
|------|--|
| | толщины, с включениями старого льда |
| РС 5 | Круглогодичная эксплуатация в условиях однолетнего льда средней толщины с включениями старого льда |
| РС 6 | Летне-осенняя эксплуатация в условиях однолетнего льда с включениями старого льда |
| РС 7 | Летне-осенняя эксплуатация в тонком однолетнем льду с включениями старого льда |

Рисунок 1. Граница зоны применения ПК в районе Антарктики¹²³



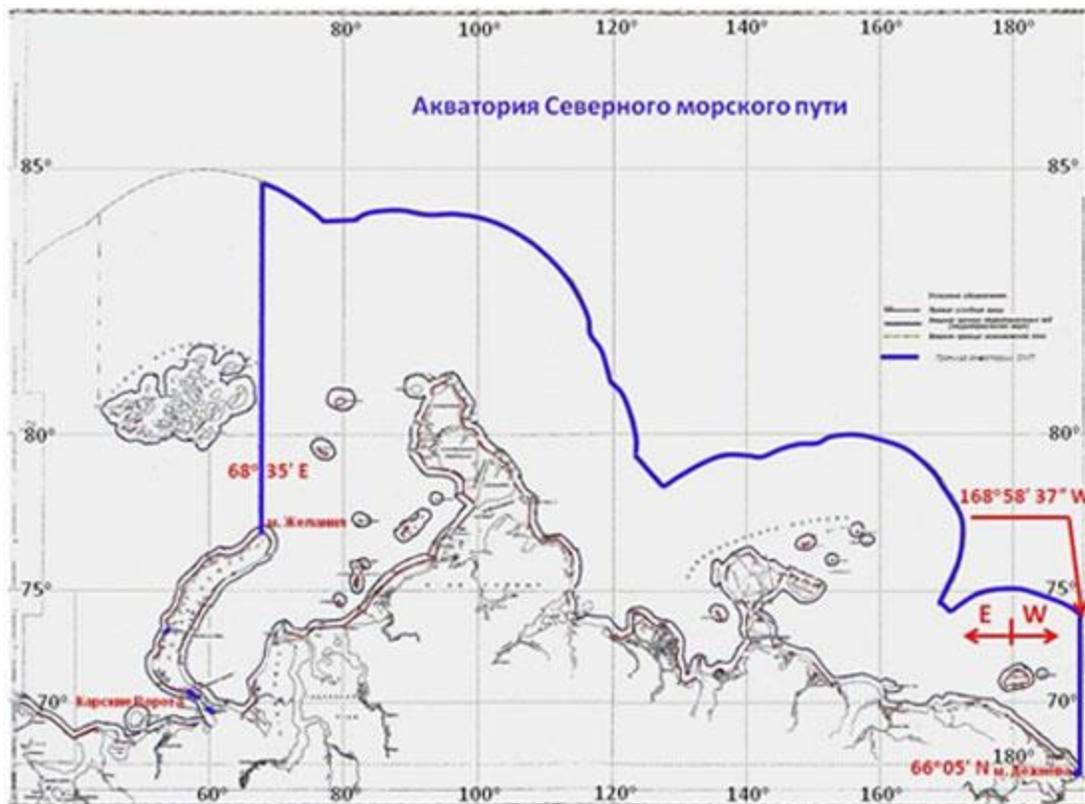
¹²³ Введение. Резолюция N MSC.385(94) Международной морской организации "Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс)" (Вместе с <Резолюцией N MEPC.264(68)>, "Формой свидетельства...", "Типовым содержанием наставления по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ)") (Резолюция N MSC.385(94) принята 21.11.2014) (Резолюция N MEPC.264(68) принята 15.05.2015) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>

Рисунок 2. Граница зоны арктических вод¹²⁴



¹²⁴ Там же

Рисунок 3. Границы применения российских Правил плавания в акватории СМП.¹²⁵



¹²⁵ Акватория Северного морского пути. Федеральное бюджетное государственное учреждение Администрация Северного морского пути. [Электронный источник] // Официальный сайт Администрации. URL: http://www.nsra.ru/ru/ofitsialnaya_informatsiya/granici_smp.html (дата обращения 02.03.2018)

Таблица 2. Классификация ледовых классов полярных судов по РС.¹²⁶

| Название ледового класса согласно РС | Описание |
|---|---|
| Ice1 (ЛУ1) | Самостоятельное эпизодическое плавание в мелкобитом разреженном льду неарктических морей и в сплошном льду в канале за ледоколом при толщине льда до 0,4 м. |
| Ice2 (ЛУ2) | То же, при толщине льда до 0,55 м. |
| Ice3 (ЛУ3) | То же, при толщине льда до 0,7 м. |
| Arc4 (ЛУ4) | Самостоятельное плавание в разреженных 1-летних арктических льдах при их толщине до 0,6 м в зимнее-весеннюю навигацию и до 0,8 м в летнее-осеннюю. Плавание в канале за ледоколом в 1-летних арктических льдах толщиной до 0,7 м в зимнее-весеннюю и до 1,0 м в летнее-осеннюю навигацию. |
| Arc5 (ЛУ5) | Самостоятельное плавание в разреженных 1-летних арктических льдах при их толщине до 0,8 м в зимнее-весеннюю навигацию и до 1,0 м в летнее-осеннюю. Плавание в канале за ледоколом в 1-летних арктических льдах толщиной до 0,9 м в зимнее-весеннюю и до 1,2 м в летнее-осеннюю навигацию. |
| Arc6 (ЛУ6) | Самостоятельное плавание в разреженных 1-летних арктических льдах при их толщине до 1,1 м в зимнее-весеннюю навигацию и до 1,3 м в летнее-осеннюю. Плавание в канале за ледоколом в 1-летних |

¹²⁶ Международная ассоциация классификационных обществ. Символика классификации судов. Справочник. Электронный аналог печатного издания, утвержденного 03.06.15. НД № 2-029901-002. [Электронный ресурс] // Российский морской регистр судоходства 2015 г. URL: <http://www.rs-head.spb.ru/upload/iblock/ee5/2-029901-002.pdf> (дата обращения 01.03.2018)

| | |
|-------------------|---|
| | арктических льдах толщиной до 1,2 м в зимнее-весеннюю и до 1,7 м в летнее-осеннюю навигацию. |
| Arc7 (ЛУ7) | Самостоятельное плавание в сплоченных 1-летних арктических льдах при их толщине до 1,4 м в зимнее-весеннюю навигацию и до 1,7 м в летнее-осеннюю при эпизодическом преодолении ледяных перемычек набегам. Плавание в канале за ледоколом в 1-летних арктических льдах толщиной до 2,0 м в зимнее-весеннюю и до 3,2 м в летнее-осеннюю навигацию. |
| Arc8 (ЛУ8) | Самостоятельное плавание в сплоченных 1-летних и 2-летних арктических льдах при их толщине до 2,1 м в зимнее-весеннюю навигацию и до 3,1 м в летнее-осеннюю. Преодоление ледовых перемычек работой набегам. Плавание в канале за ледоколом в 2-летних арктических льдах толщиной до 3,4 м в зимнее-весеннюю и без ограничений в многолетних льдах в летнее-осеннюю навигацию. |
| Arc9 (ЛУ9) | Самостоятельное плавание в сплоченных многолетних арктических льдах толщиной до 3,5 м в зимнее-весеннюю навигацию и до 4,0 м в летнее-осеннюю. Эпизодическое преодоление участков 1-летних и 2-летних сплошных льдов работой набегам. |
| Icebreaker6 (ЛЛ6) | Выполнение ледокольных операций в неарктических морях при толщине льда до 1,5 м. Способен непрерывно продвигаться в сплошном льду толщиной до 1,0 м. |
| Icebreaker7 (ЛЛ7) | Выполнение ледокольных работ в |

| | |
|-------------------|--|
| | <p>арктических морях при толщине льда до 2,0 м в зимнее-весеннюю и до 2,5 м в летне-осеннюю навигацию. Способен непрерывно продвигаться в сплошном льду толщиной до 1,5 м. Мощность на валах не менее 11 МВт</p> |
| Icebreaker8 (ЛЛ8) | <p>Выполнение ледокольных работ в арктических морях при толщине льда до 3,0 м в зимнее-весеннюю и в без ограничений в летне-осеннюю навигацию. Способен непрерывно продвигаться в сплошном льду толщиной до 2,0 м. Мощность на валах не менее 22 МВт.</p> |
| Icebreaker9 (ЛЛ9) | <p>Выполнение ледокольных операций в арктических морях при толщине льда до 4,0 м в зимнее-весеннюю и в без ограничений в летне-осеннюю навигацию. Способен непрерывно продвигаться в сплошном льду толщиной до 2,5 м. Мощность на валах не менее 48 МВт.</p> |

Таблица 3. Единая система классификации ледовых классов судов в Швеции и Финляндии.¹²⁷

| Наименование ледового класса | Описание характеристик |
|------------------------------|--|
| IA Super | Нахождение в море при толщине льда до 1,0 м, движение в канале за ледоколом со скоростью не менее 5 узлов при толщине льда до 1,0 м. |
| IA | Нахождение в море при толщине льда до 0,8 м, движение в канале за ледоколом со скоростью не менее 5 узлов при толщине льда до 1,0 м. |
| IB | Нахождение в море при толщине льда до 0,6 м, движение в канале за ледоколом со скоростью не менее 5 узлов при толщине льда до 0,8 м. |
| IC | Нахождение в море при толщине льда до 0,4 м, движение в канале за ледоколом со скоростью не менее 5 узлов при толщине льда до 0,6 м. |
| II | Суда со стальным корпусом без специальных ледовых усиления, но способные находиться в море в особо легких ледовых условиях. |

¹²⁷ Act on the Ice Classes of Ships and Icebreaker Assistance (1121/2005), section 4.1. Regulation 1 (65 TRAFI/494131/03.04.01.00/2016 [Electronic resource] // Finnish Transport Safety Agency. URL: https://www.trafi.fi/filebank/a/1510737568/021da3a49321139231df027d50ff5b13/28389-TRAFI_494_131_03_04_01_00_2016_EN_Jaaluokkamaarays_2017.pdf

Таблица 4. Квалификация экипажа полярного судна по Полярному кодексу.

| Ледовые условия | Вид подготовки команды для | | |
|-------------------------|--|--------------------|--------------|
| | танкеров | пассажирских судов | прочих судов |
| Свободные ото льда воды | Неприменимо | | |
| Отдельные льдины | Начальная подготовка для капитана, старпомов и комсостава, несущих ходовую вахту | Неприменимо | |
| Иные воды | Расширенная подготовка для капитана, старпомов и комсостава, несущих ходовую вахту | | |

Таблица 5. Таблица идентификации ледовых классов в рамках разработки международного проекта Европейской Комиссии АКСОР в 2006 г.¹²⁸

| Классификационное общество | Ледовый класс | | | | |
|--|---------------|----------|--------------------|-------------------|------------------|
| | | | | | |
| IMO Guidelines, 2002 (IACS Polar Ship Rules, 2006) | PC2 | PC3 | PC4/PC5 | PC6 | PC7 |
| Russian Maritime Register of Shipping (Rules 2007) | Arc9/Arc8 | Arc7 | Arc6 | Arc5 | Arc4 |
| CASPPR, 1995 | CAC2 | CAC3 | CAC4 | A | B |
| American Bureau of Shipping | A4 | A3 | A2 | A1 | A0 |
| Det Norske Veritas | POLAR-20 | POLAR-15 | POLAR-10 ICE-15 | ICE-10 ICE-1A* | ICE-05 ICE-1A |
| Lloyd's Register | AC2 | AC1.5 | AC1 | 1AS | 1A |
| Germanischer Lloyd | Arc3 | Arc2 | Arc1 | E4 | E3 |
| Finnish-Swedish Ice Rules | - | - | - | 1A Super | 1A |
| Bureau Veritas | - | - | - | 1A Super | 1A |
| Nippon Kaiji Kyokai | - | - | - | 1A Super | 1A |
| Korean Register of Shipping | - | - | - | ISS | IS1 |
| China Classification Society | - | - | - | B1* | B1 |
| Registro Italiano Navale | - | - | - | 1AS | 1A |

¹²⁸ Л.Г.Цой. Проект Полярного Кодекса. Предложение по требованиям к судам полярного плавания [Электронный ресурс] // Рекламно-информационное агентство «PRO Атом» издательского дома «ОВИЗО». URL: <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=2691>