

МЕЖДУНАРОДНОЕ МОРСКОЕ ПРАВО

Полярный кодекс (оценки и комментарии в зарубежных правовых источниках)

*Вылегжанин А.Н.**

*Иванов Г.Г.***

*Дудыкина И.П.****

В статье рассматривается, в контексте зарубежных правовых исследований, содержание нового международно-правового документа – Международного кодекса для судов, эксплуатируемых в полярных водах, его значение, предложенные толкования правил, в нем содержащихся, а также соотношение с иными источниками международного морского права, прежде всего с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.

Ключевые слова: Полярный кодекс; Международный кодекс для судов, эксплуатируемых в полярных водах; Конвенция об охране человеческой жизни на море; СОЛАС; Конвенция о защите морской среды; МАР-ПОЛ; Конвенция ООН по морскому праву.

С 1 января 2017 года начинает действовать Международный кодекс для судов, эксплуатируемых в полярных водах – «*International Code for Ships Operating in Polar Waters* (сокращенное наименование – «Полярный кодекс», «*Polar Code*») – новый международно-правовой документ, вносящий существенные уточнения в правовой режим судоходства в водах Арктики и Антарктики. Концепция и нормативное содержание этого документа «ваялось» более 20 лет, а прогнозы его применения, выдвинутые

* Вылегжанин Александр Николаевич – д.ю.н., профессор, заведующий кафедрой международного права МГИМО МИД России.

** Иванов Георгий Георгиевич – д.ю.н., профессор, профессор кафедры частного и гражданского права МГИМО МИД России.

*** Дудыкина Инна Петровна – к.ю.н. ilc48@mail.ru.

в зарубежных исследованиях, разные. Совпадающая же оценка этого документа сводится к весьма общей констатации того, что он имеет гармонизирующее значение для будущего международно-правового режима судоходства в полярных районах, прежде всего, в Северном Ледовитом океане, особенно для прибрежных к нему арктических государств, прежде всего для России и Канады, имеющих самые протяженные арктические побережья, вдоль которых проходят, соответственно, Северный морской путь и Северо-Западный проход.

Необходимость в Полярном кодексе¹. Целесообразность согласования на международном уровне единого юридического документа, применимого к регулированию судоходства в полярных районах, обозначалась, в основном, в связи с двумя факторами: уменьшением площади многолетнего (многовекового) льда в Северном Ледовитом океане и, соответственно, с ростом судоходства в арктических морях. Как отмечено в опубликованных за рубежом исследованиях, в арктических морях «с 1950-х годов медленно сокращалась площадь льда, при темпе 2,8-4,3% за десятилетие (с учетом спутниковых данных, полученных с 1979 г.), но с 1996 г. темп такого сокращения вырос до 10,7% за десятилетие»². Приводимые в исследованиях данные о сокращении многолетнего льда в Арктике, впрочем, отличаются друг от друга. Отмечено, например, что в Северном Ледовитом океане «с 1979 г. в летний период площадь льда сократилась на 40%», причем «только за семь лет, с 2005 по 2012 годы, площадь многолетнего льда уменьшилась на 50%»³. Более того, прогнозируется, что «до середины нашего века или, возможно, до 2030 года (or possibly before 2030) летом весь лед полностью растает в Северном Ледовитом океане»⁴. Обращено внимание не только на сокращение здесь площади льда, но и на значительное уменьшение его толщины⁵. Соответственно, уже зафиксирован некоторый рост числа судов, проходящих через Северный морской путь: в 2012 г. его восточную оконечность – Берингов пролив – пересекли порядка 150 судов в северном направлении («northbound») и 160 судов – в обратном, южном направлении («southbound transits»); в 2013 году эти показатели возросли: 167 судов – в северном направлении и 172 судна – в южном⁶. Отмечено, что в 2013-2014 гг. с конца августа, весь сентябрь и октябрь Севморпуть был «почти полностью свободен ото льда», так что проходящие через него суда (такие как танкер «Владимир Тихонов», водоизмещением 162000 тонн) могли идти со скоростью, развиваемой в «чистой воде» (свободной от льда), т.е. в среднем 14 узлов; соответственно, они могли пройти по Севморпути «всего за восемь дней»⁷. При этом в исследованиях показаны преимущества использования Севморпути – в сравнении

с путем через Суэцкий канал и через Индийский океан для перевозки грузов из Европы в Японию, Ю.Корею, Китай, иные развивающиеся экономики Азии. Конкретно, привлекательность Севморпути для судовладельцев объясняется в зарубежных исследованиях несколькими показателями: а) экономией времени судна в пути (на 19 дней, в сравнении с путем через Суэцкий канал, при перевозке груза из Мурманска в Кобе, Япония); б) экономией, соответственно, затрат на фрахт, топливо, продовольствие для экипажа и т.д.; в) соответствующим снижением выбросов с судов в атмосферу; г) отсутствием риска нападения пиратов на трассах Севморпути, в отличие от пути через Индийский океан⁸.

Но и при отмеченном росте площади льдов и при увеличении их толщины – в районах Антарктики⁹ – обозначена необходимость в международно-правовом уточнении стандартов безопасности судоходства в полярных водах. Так, в числе поводов к ускорению работы над Полярным кодексом названы и известные аварии у берегов Антарктиды в 2007 и 2008 годах двух судов¹⁰.

Разработка Полярного кодекса. В 1993 г. Международная морская организация (International Maritime Organization, далее – ИМО) создала «Внешнюю рабочую группу (Outside Working Group)» на уровне экспертов¹¹, и эта группа к 1998 г. предложила некие правовые контуры 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 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 (*extensive knowledge and experience*), аккумулированные в правовых режимах плавания во льдах (*ice navigation*) в Российской Арктике, Канадской Арктике (*the Russian Arctic, Canadian Arctic*), а также в Балтийском море (прежде всего, шведское и финское законодательство о сезонном плавании во льдах). Поддерживая деятельность «Внешней рабочей группы», ИМО одобрила «принципы 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)»¹².

Заложив такую основу проекта Полярного кодекса, ИМО, однако, решила разработать и альтернативный документ – исключительно для вод Арктики, покрытых льдами. В 2002 г. ИМО одобрила такой документ – «Руководство для судов, эксплуатируемых в покрытых льдом арктических водах (*Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-covered Waters*)». Не будучи договорным источником международного права, данное Руководство имеет рекомендательный характер. Но и в ИМО, и в Арктическом Совете¹³ усилились призывы поднять на юридически обязательный уровень положения данного Руководства, да и в целом усовершенствовать (для применения в полярных водах) соответствующие конвенционные нормы, в первую очередь о безопасности на море и предотвращении загрязнения морской среды. Этот призыв был сформулирован в качестве ключевой рекомендации и по итогам международного исследования «Оценка арктического морского судоходства (*the Arctic Marine Shipping Assessments*)», организованного в 2004-2009 годах Арктическим Советом.

В параллель с этим, Международная ассоциация классификационных обществ (*International Association of Classification Societies*, далее также – МАКО), по результатам своей работы в 2006-2008 годах, разработала и приняла «Единые требования для судов ледовитого класса (*Unified requirements for Polar Class ships*)»¹⁴. Эти требования, в части описания типов льдов, соответствуют принятым Всемирной метеорологической организацией (*World Meteorological Organization*):

Ледовый класс судна (Polar Class – PC)	Общее описание (General Description) требования к судну
PC 1	Круглогодичное плавание в любых водах, покрытых льдами
PC 2	Круглогодичное плавание в условиях многолетнего льда средней толщины
PC 3	Круглогодичное плавание в условиях двухлетнего льда, с встречающимися участками многолетнего льда
PC 4	Круглогодичное плавание в условиях однолетнего льда большой толщины, с встречающимися участками старого льда

РС 5	Круглогодичное плавание в условиях однолетнего льда средней толщины, с встречающимися участками старого льда
РС 6	Плавание в летне-осенний период в условиях однолетнего льда средней толщины, с встречающимися участками старого льда
РС 7	Плавание в летне-осенний период в условиях однолетнего тонкого льда, с встречающимися участками старого льда

В контексте обозначенной многовекторной работы по уточнению действующего правового режима судоходства в покрытых льдами водах в полярных районах, в рамках ИМО с 2010 г. активизировалась работа по совершенствованию, применительно к таким районам, двух конвенций: Конвенции об охране человеческой жизни на море, 1974 г. с посл. поправками (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS; далее – СОЛАС); Конвенции о защите морской среды, 1973 г. с поправками, внесенными Протоколом 1978 г. (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/1978 – MARPOL; далее МАРПОЛ). В частности, Подкомитет по проектированию и оборудованию судов (*the IMO Subcommittee on Ship Design and Construction*) рассмотрел широкий спектр вопросов, связанных с возможными поправками к Конвенции СОЛАС с тем, чтобы уточнить требования к судам, эксплуатируемым в полярных районах (Polar ships), в части их проектирования, строительства, обеспечения безопасности мореплавания, оборудования спасательными средствами и т.д. В свою очередь, в Комитете защиты морской среды (*the IMO's Marine Environmental Protection Committee*) был достигнут консенсус относительно отражения соответствующих положений Полярного кодекса в четырех приложениях к Конвенции МАРПОЛ: в Приложении I (о предотвращении загрязнения нефтью); в Приложении II (о предотвращении загрязнения ядовитыми веществами); в Приложении IV (о предотвращении загрязнения сточными водами); в Приложении V (о предотвращении загрязнения отходами). Наконец, Подкомитет ИМО по человеческому фактору в подготовке моряков и несении вахты (*the IMO's Sub-Committee on Human Element Training and Watch keeping*) позитивно рассмотрел те положения Полярного кодекса, которые относятся к профессиональной подготовке моряков и к требованиям в отношении их работы в условиях ледовой навигации.

В результате этапной разработки и согласования положений Полярного кодекса, в 2014 г. Комитет защиты морской среды ИМО одобрил

проекты поправок к Конвенции МАРПОЛ. В том же году Комитет по безопасности на море ИМО одобрил поправки к Конвенции СОЛАС. Последнее, в качестве новой главы Конвенции – XIV – вступят в силу 1 января 2017 г. Поправки будут применяться ко всем новым судам, построенным после вступления кодекса в силу. Что касается судов, уже спущенных к тому периоду на воду, то они, как планируется, должны соответствовать новым нормам еще через год (т.е. после 1 января 2018 г.)¹⁵.

В итоге в соответствующих Комитетах ИМО и в Международной морской организации в целом к маю 2015 г. была завершена работа над окончательным текстом Полярного кодекса. Полтора года (с середины мая 2015 г. по 1 января 2017 г.) 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.

Юридически обязательные и рекомендательные составляющие Полярного кодекса. Полярный кодекс, являясь международно-правовым актом, устанавливает международно-согласованные правила об эксплуатации судов в полярных районах. «Структура кодекса (Structure of the Code)» обозначена так: Полярный кодекс состоит из введения и частей I и II.

Введение «содержит обязательные положения (mandatory provisions)», применимые к обеим частям. Во введении определены, в частности, цели кодекса; термины; список источников опасностей в полярных водах; географические границы района действия кодекса.

Часть I кодекса названа «Меры по обеспечению безопасности (*Safety Measures*)». Она разделена на составные части: «I-A» и «I-B». Первая носит юридически обязательный характер, она и является новой главой – XIV – в Конвенции СОЛАС. А часть «I-B» носит рекомендательный характер, содержит «дополнительное руководство (*additional guidance*)» в отношении части «I-A».

Часть II Полярного кодекса названа «Меры предотвращения загрязнения (*Pollution Prevention Measures*)». Данная часть (как и Часть I) разделена на две составляющие – части «II-A» и «II-B»; «II-A» - юридически обязательна, составляет часть Конвенции МАРПОЛ; а часть «II-B» – это рекомендательное «дополнительное руководство».

В Полярном кодексе, в основном, используются термины в том же значении, в котором они используются в Конвенции СОЛАС (относительно положений, содержащихся в части I кодекса) и в Конвенции МАРПОЛ (относительно части II). Ключевые новые термины,

предусмотренные в Кодексе – те, которые обозначают суда категорий *A*, *B* и *C*. Конкретно, кодекс обобщенно классифицирует суда, допустимые к эксплуатации в полярных водах, в зависимости от их возможностей, выделяя всего три категории¹⁶:

– «Судно категории *A* (*Category A ship*)» – означает судно, сконструированное для эксплуатации в полярных водах, как минимум в условиях однолетнего льда средней толщины, с участками многолетнего льда;

– «Судно категории *B* (*Category B ship*)» – означает судно, не включенное в категорию *A*, которое сконструировано для эксплуатации в полярных водах, как минимум в условиях тонкого однолетнего льда, с участками многолетнего льда;

– «Судно категории *C* (*Category C ship*)» – означает судно, сконструированное для эксплуатации в открытых водах или в ледовых условиях менее сложных, чем те, которые обозначены для категорий *A* и *B*.

При этом, согласно кодексу, «ледовый (*полярный*) класс (*Polar class*)» означает тот ледовый класс, который установлен Администрацией государства регистрации судна или «организацией, признанной Администрацией на основе Единых требований Международной ассоциации классификационных обществ», описанных выше.

Несомненно, что для Администраций государств-участников конвенций СОЛАС и МАРПОЛ фундаментальное значение имеют именно те нововведения в эти конвенции, которые предусмотрены в «обязательных» частях Полярного кодекса – «I-A» и «II-A».

Зарубежные рецензенты Полярного кодекса единодушны в том, что он олицетворяет международно-правовое реагирование на «ключевые риски для окружающей среды (*the key environmental risks*)», сопряженные с навигацией в полярных водах¹⁷, как с точки зрения конструктивной безопасности судна, допускаемого государством регистрации к плаванию в таких водах, так и в плане обеспечения всего комплекса мер защиты морской среды в этих экологически уязвимых районах. Отмечается, что Полярный кодекс предусматривает специальные разрешения, которые с 1 января 2017 г. должно иметь на борту каждое судно, допущенное к навигации в полярных водах – «Свидетельство полярного судна (*Polar Ship Certificate*)»¹⁸. Свидетельство выдается судну после проверки на соответствие требованиям Кодекса, на определенный срок. Вопросы прохождения освидетельствования решаются согласно правилам конвенции СОЛАС. Свидетельство выдается Администрацией государства, под флагом которого судно осуществляет плавание, или же организацией, которая на то уполномочена данным государством. Свидетельство содержит основную информацию о судне: его название, отличительный номер или

позывной сигнал, брутто-регистрационный тоннаж, категорию и тип судна, порт регистрации, наличие необходимого оборудования; в свидетельстве также указывается индивидуально определенный идентификационный номер судна согласно системе ИМО.

Далее, в Полярном кодексе содержится норма о том, чтобы на борту каждого судна, допущенного к навигации в полярных водах, находилось «Наставление по эксплуатации в полярных водах (*Polar Water Operational Manual*)»¹⁹. Этот 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.

Согласно главе 3 кодекса («Конструкция судна (*Ship Structure*)»)»²⁰, допускаемые к нахождению в полярных водах суда должны быть построены из материалов, которые выдержат работу при особо низких температурах, причем во льдах. Решение о соответствии конструкции судна установленным требованиям принимается государством регистрации судна или организацией, уполномоченной на то таким государством.

Несомненно, что регулятивное значение имеют предусмотренные кодексом требования к водонепроницаемости судна и защищенности его от других атмосферных явлений²¹, положения кодекса о спасательных средствах и устройствах судна²², о планировании каждого выхода судна в полярные воды²³, о поддержании судном связи²⁴, о противопожарной безопасности на судне²⁵, положения об обеспечении надлежащей остойчивости судна²⁶, о повышенных требованиях к машинному оборудованию судна, допущенному к навигации в полярных водах²⁷.

Часть II Полярного кодекса предусматривает весьма детальные положения об охране окружающей среды. Обязательные для исполнения нормы кодекса представлены в следующих главах: – о предотвращении загрязнения нефтью (*prevention of pollution by oil*); – о защите от загрязнения токсичными жидкими веществами, перевозимыми наливом (*control of pollution by noxious liquid substances in bulk*); – о предотвращении загрязнения вредными веществами, перевозимыми по морю в упакованном виде (*prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged form*); – о предотвращении загрязнения сточными водами с судов (*prevention of pollution by sewage from ships*); – о предотвращении загрязнения отходами с судов (*prevention of pollution by garbage from ships*).

Приложение I к конвенции МАРПОЛ уже предусматривает, что в районе Антарктики сброс нефти и нефтесодержащих смесей (*oil and*

oily mixtures) запрещен. Полярный кодекс, в дополнение к этому запрету, предусмотрел (в главе, посвященной загрязнению нефтью²⁸), что и в арктических водах сброс нефти и любых нефтесодержащих смесей запрещен. Вместе с тем, как отмечено зарубежными исследователями, при обсуждении данного вопроса отмечалось, что 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. В этом контексте предлагалось, в частности, обязать арктические государства обеспечить наличие в портах такого оборудования²⁹. В итоге в кодексе предусмотрены некоторые исключения из запрета сброса – в отношении, например, сброса чистого балласта.

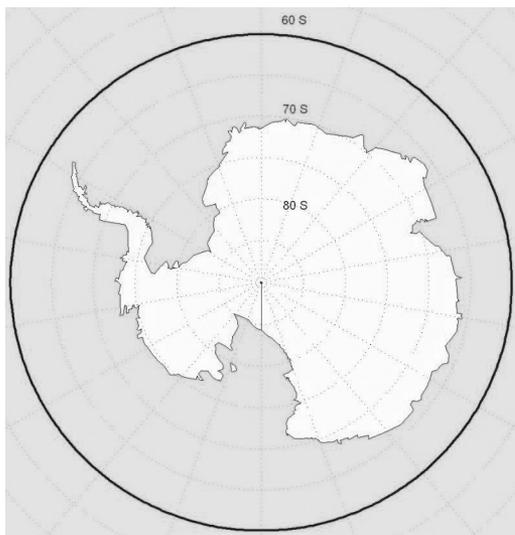
Кодексом предписано, что всякие нефтяные операции, проводимые экипажем судна в полярных водах, должны надлежаще учитываться в Журнале нефтяных операций, в Судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью и в Судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря. Такой учет производится согласно правилам, установленным в приложении I к МАРПОЛ.

Весьма предметно прописаны в Полярном кодексе особые условия перевозки вредных для окружающей среды жидких токсичных веществ³⁰, меры предотвращения загрязнения сточными водами³¹, предписан порядок сброса отходов с судов³².

С точки зрения науки международного права не меньшее значение имеет корректное понимание значения рекомендательных составляющих Полярного кодекса. Части «I–B» и «II–B», как уже было отмечено, это суть «дополнительные руководства» к исполнению каждой из обязательных частей Кодекса. Эти руководства представляют собой уточнения, рекомендованные правила, называемые в зарубежной международно-правовой литературе “soft law”, некоторые из них имеют вид таблиц и даже формул.

Район действия Полярного кодекса ограничен понятием «полярных вод», то есть арктическими водами и морским районом Антарктики, описание которых содержится в тексте документа. Ниже воспроизведены схемы района действия кодекса (из его текста):

– в районе Антарктики (совпадает с районом действия Договора об Антарктике)



– в Северном Ледовитом океане и примыкающих к нему морских районах:



В кодексе констатируется, что эти два района полярных вод различны по правовому статусу и географическому положению, что документом учтено.

В зарубежном исследовании, при комментировании вопроса о «значении Полярного кодекса ИМО для арктического судоходства (the significance of the IMO Polar Code for Arctic Shipping)», отмечено, что район действия Полярного кодекса «охватывает оба полюса», и Северный, и Южный³³. Уточним, однако, что Южный полюс находится на материке Антарктида, и если даже предположить, что речь идет об эвентуальном судоходстве в далеком будущем по антарктическим озерам или рекам, к такому судоходству Конвенции СОЛАС, МАРПОЛ не применимы.

Соотношение Полярного кодекса с другими международно-правовыми источниками. Обязательные части Полярного кодекса подлежат исполнению государствами-участниками конвенций и СОЛАС, и МАРПОЛ, для этого в данные конвенции, как отмечалось, внесены соответствующие поправки. Т.е. исполнение этих конвенционных предписаний – суть исполнение обязательных составляющих Полярного кодекса.

Не столь просто решается вопрос о международно-правовом характере тех положений кодекса, которые носят рекомендательный характер.

В зарубежной правовой литературе напоминает, что весь Полярный кодекс (а не только его обязательные составляющие) принят межправительственной международной организацией – ИМО – и как документ такой организации кодекс уже имеет международно-правовое значение³⁴. 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 и универсальных морских конвенций, прежде всего, Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. 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 (relates both to the substantive rules of law and to enforcement of national legislation)»³⁵. В ст. 211 Конвенции 1982 г. («Загрязнение с судов») предусмотрено: «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».

Принимаемые государствами законы и правила по предотвращению загрязнения морской среды должны, согласно Конвенции 1982 г., «быть по меньшей мере столь же эффективными, что и общепринятые международные нормы и стандарты» (п.2 ст. 211). В упомянутом многотомном Комментарии к Конвенции 1982 г. отмечено: слова «по меньшей мере» означают здесь, что нормы национального законодательства «могут быть более строгие (may be stricter), при условии, что они являются недискриминационными (nondiscriminatory)»³⁶. Это положение особенно важно в контексте ст. 234 Конвенции 1982 г. («Покрытые льдом районы»). В ней предусмотрено: «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 льдами 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. В таких законах и правилах должным образом принимаются во внимание судоходство и защита и сохранение морской среды на основе имеющихся наиболее достоверных научных данных».

Как отмечено в многотомном Комментарии к Конвенции 1982 г., эта статья – «одна из немногих положений Конвенции, которая согласовывалась непосредственно на переговорах между заинтересованными государствами (the States concerned), в данном случае, между Канадой, СССР и США». Это еще – и «единственное положение (the only provision)»

в Части XII Конвенции, согласно которому прибрежному государству предоставлено право «принимать свои недискриминационные законы и правила (its own nondiscriminatory laws and regulations), применимые в его исключительной экономической зоне и обеспечивать их выполнение»³⁷. Авторы Комментария подчеркивают, что данная статья – это «*lex specialis* в отношении правил ст. 211».

Напомним, что согласно п. 5 ст. 211 в общем случае природоохранные законы и правила прибрежного государства, принятые в отношении его 200-мильной исключительной экономической зоны, должны соответствовать «общепринятым международным нормам и стандартам». А п. 6 этой же статьи предусматривает порядок взаимодействия прибрежного государства с компетентной международной организацией с тем, чтобы обеспечить это соответствие.

В этом контексте ст. 234 – это и «спасательная норма» для случая, если компетентная международная организация (имеется в виду ИМО) и прибрежное государство не придут к согласию, каким должно быть это соответствие. По смыслу ст. 234, ее положения «не принимают во внимание (overrides)» ст. 211, но только – «в пределах географических районов, к которым она относится»³⁸ (т.е. в пределах покрытых льдом районах его исключительной экономической зоны).

Означает ли, в этом контексте, что с 2017 г. будут применяться лишь положения Полярного кодекса (как *lex posterior* – последующая норма, по отношению к норме Конвенции 1982 г.); и не применима ст. 234 Конвенции 1982 г.? Нет, конечно. Как уже отмечено, не все положения Полярного кодекса имеют договорный характер и в этом качестве обязательны к исполнению; в отличие от Конвенции 1982 г., все нормы которой имеют договорный характер.

Теоретически может быть поставлен и вопрос (не поставленный, впрочем, в цитируемых зарубежных научных трудах): что является применимым, если какая-то норма законодательства арктического государства расходится с соответствующей нормой Полярного кодекса? Сугубо в рамках ст. 234 Конвенции 1982 г., применимой будет норма законодательства соответствующего арктического государства.

Другие комментарии к Полярному кодексу в зарубежной литературе по международному праву. В своей работе «Будущее арктической морской деятельности и логистика судоходства» Б. Гуннарссон обращает внимание на то, что Полярный кодекс «будет использоваться арктическими государствами для развития своего законодательства о безопасности судов при плавании во льдах, подготовке моряков, а также для

установления законодательных требований к конструкции судов, их ледовому классу, природоохранным характеристикам»³⁹.

В связи с разработкой и принятием Полярного кодекса зарубежными учеными в более широком плане выявляются проблемы международно-согласованного управления судоходством в Северном Ледовитом океане. При этом акцент сделан на «ключевой» констатации того, что «Арктической морской инфраструктуры недостает в большей части региона (is lacking in most of the region)»⁴⁰. В обоснование такой констатации автор ссылается на результаты двух исследований: Канадская оценка арктического судоходства (*the Canadian Arctic Shipping Assessment*), 2007 г.; и уже упомянутое исследование, организованное в 2009 г. Арктическим Советом (*the Arctic Council's Arctic Marine Shipping Assessment*). Конкретно, в зарубежных исследованиях указываются следующие недостатки в «морской инфраструктуре» Арктического региона.

Во-первых, «недоступность имеющихся арктических портов и их плохие условия (inaccessibility and poor conditions of existing Arctic ports)». Особое внимание обращено на «ограниченную инфраструктуру в северо-западной части Аляски»⁴¹. Во-вторых, отмечено, что подобные недостатки присущи и российскому арктическому побережью: только «глубоководный порт в Мурманске» предполагает надлежащие портовые услуги. Порт Дудинка находится не на арктическом морском побережье, а на реке Енисей, и заход судов туда сопряжен с потерей времени при проходе по Северному морскому пути; а «порты далее на восток – на берегах морей Лаптева, Восточно-Сибирского, Чукотского и Берингова – находятся в очень плохом состоянии (are in very poor condition)»⁴².

Но, как отмечено, если даже российские порты на арктическом побережье и «предоставляли бы лучшие портовые услуги и оборудование, то ограничения по глубине вод в этих портах все равно делали бы эти порты недоступными для больших грузовых судов, проходящих через Северный морской путь» (inaccessible for larger cargo ships sailing on the NSR)⁴³. Этот недостаток в портовом обустройстве российского арктического побережья очевиден, по мнению аналитика, на фоне той привлекательности использования Северного морского пути, которая имеется сегодня с учетом таяния льдов на его акваториях: «Летний навигационный период на Северном морском пути сейчас составляет пять месяцев, с июля по ноябрь» и странно не пользоваться этим для экономического развития инфраструктуры этого пути, в контексте правовых возможностей, в т.ч. отраженных в Полярном кодексе⁴⁴.

Выводы. Хотя правовой режим полярных районов – Арктики и Антарктики – традиционно рассматривается не в рамках международного

морского права, а в контексте проблематики территории в международном праве, тем не менее Полярный кодекс, принятый ИМО, следует квалифицировать как источник международного морского права. Правила, им предусмотренные, регулируют отношения между государствами и иными субъектами международного права, возникающие в связи с судоходством в полярных водах. Полярный кодекс предлагает международно-правовые способы реагирования на основные риски, сопряженные с навигацией в полярных водах, с точки зрения конструктивной безопасности судна, допускаемого государством регистрации к плаванию в таких водах, и в плане обеспечения всего комплекса мер защиты морской среды в этих экологически уязвимых районах. После 1 января 2017 г. будут применяться и положения Полярного кодекса, и ст. 234 Конвенции 1982 г. (об особых правах прибрежного государства регулировать судоходство в районах его исключительной экономической зоны, покрытых льдом). В этом смысле Россия и Канада, как государства с самым протяженным арктическим побережьем, сохраняют право, на основе данной статьи, регулировать судоходство в таких районах, соответственно, на акваториях Северного морского пути и Северо-западного прохода. Но позитивное значение Полярного кодекса видится, прежде всего, в гармонизации правил о безопасности на море и защите морской среды при судоходстве во всяких полярных районах, что объективно отвечает долгосрочным интересам всех государств.

The Polar Code (Comments in Foreign Legal Sources) (Summary)

*Alexander N. Vylegzhanin**

*Georgy G. Ivanov***

*Inna P. Dudikina****

The paper addresses the content of a new International document – the International Code for Ships Operating in Polar Waters- in the context of foreign teachings on the subject. Special attention is devoted to the legal significance of the Polar Code and its relation to other sources of the Law of the Sea, including the UN Convention on the Law of the Sea, 1982.

Keywords: the Polar Code; the International Code for Ships Operating in Polar Waters; International Convention for the Safety of Life at Sea; SOLAS; International Convention for the Prevention of Pollution from Ships; MARPOL; UN Convention on the Law of the Sea.

¹ Исследованы зарубежные материалы, представленные в следующих источниках: 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.1-80. Report on the Goals and Objectives for the Arctic Research 2015-2016 for the US Research Program Plan. Washington, DC. 2015. P.1-29. Policy Brief № 4. Arctic Climate Change. Economy and Society. By L.Brigham. P. 1-4. Environmental Security in the Arctic Ocean. Ed.by Berkman P.A. and Vylegzhanin A.N. Springer. Dordrecht. 2013.460 P. Alaska and the New Maritime Arctic. Conference Report. Ed. Brigham L.W. University of Alaska Fairbanks. 2014. P. 1-25.

² 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.

³ 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.

⁴ Ibid. P. 42-43.

⁵ Wadhams P. Op.cit. P. 21-25.

* Alexander N. Vylegzhanin – Doctor of Laws, Professor, Head of the International Law Chair, MGIMO MFA Russia.

** Georgy G. Ivanov – Doctor of Laws. Professor of the Chair of Private and Civil law, MGIMO MFA Russia.

*** Inna P. Dudikina – Ph.D in Law. ilc48@mail.ru.

- ⁶ Alaska and the New Maritime Arctic. Conference Report. Ed. Brigham L.W. University of Alaska Fairbanks. 2014. P. 14.
- ⁷ Gunnarsson B. Op.cit. P. 42.
- ⁸ Ibid. P. 45-46.
- ⁹ Констатируется: “Antarctic sea ice extent is currently expanding”. Wadhams P. Op.cit. P. 15.
- ¹⁰ См.: В. Пересыпкин, Л. Цой, В. Шурляк: Международный Полярный кодекс: российские предложения. Электронный ресурс / Морской флот №4 (2012).
Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=29222>
- ¹¹ В этом контексте не вполне точно утверждение, высказанное в зарубежной науке: «Navigation in Polar Waters was first addressed by the IMO in 2002»./Deggim H. IMO perspective/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. 62. Иной год решения ИМО о разработке Полярного кодекса назвали авторитетные специалисты ЦНИИМФ: «Впервые решение о разработке международного Полярного кодекса было принято Международной морской организацией (ИМО) в 1996 г.» – См. В.Пересыпкин, Л.Цой, В.Шурляк/Морской флот №4 – <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=29222>. Отметим, что исследование технических вопросов безопасности плавания судов во льдах, отраженных в Полярном кодексе, и, особенно, сопоставление требований кодекса с требованиями, применяемыми в Российской Федерации, выполнено в статье специалистов ЦНИИМФ очень профессионально.
- ¹² Policy Brief № 4. Arctic Climate Change. Economy and Society. By L.Brigham. P. 3/4
- ¹³ Межправительственный форум, учрежденный на основе Оттавской декларации восьми арктических государств 1996 г. См. текст декларации, а также в целом об Арктическом совете: Арктический регион. Проблемы международного сотрудничества. Хрестоматия в трех томах. Том 3. Применимые правовые источники. Гл. ред. И.С. Иванов. Науч. ред. А.Н. Вылегжанин. М. 2013. С.175 и сл.
- ¹⁴ Policy Brief № 4. Arctic Climate Change. Economy and Society. By L.Brigham. P. 4.
- ¹⁵ См. сайт ИМО – <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>
- ¹⁶ Polar Code. Introduction, 2.1, 2.2, 2.3.
- ¹⁷ Gunnarsson B. Op. cit. P. 54; Deggim H. Op.cit. P. 64.
- ¹⁸ Polar Code. Part I-A Chapter 1 – General, 1.3 Certificate and survey/International Code for Ships Operating in Polar Waters.
- ¹⁹ Polar Code. Part I-A, Chapter 2 – Polar water operational manual (PWOM)/International Code for Ships Operating in Polar Waters.
- ²⁰ Polar Code. Part I-A, Chapter 3 – Ship structure/International Code for Ships Operating in Polar Waters.
- ²¹ Polar Code. Part I-A, Chapter 5 – Watertight and weather tight integrity.
- ²² Polar Code. Part I-A, Chapter 8 – Life-saving appliances and arrangements/International Code for Ships Operating in Polar Waters.
- ²³ Polar Code. Part I-A, Chapter 11 – Voyage planning/International Code for Ships Operating in Polar Waters.
- ²⁴ Polar Code. Part I-A. Chapter 10 – Communication/International Code for Ships Operating in Polar Waters.
- ²⁵ Polar Code. Part I-A, Chapter 7 – Fire safety/protection/International Code for Ships Operating in Polar Waters.
- ²⁶ Polar Code. Part I-A, Chapter 4 –Subdivision and stability, International Code for Ships Operating in Polar Waters.

- ²⁷ Polar Code. Part I-A, Chapter 6 – Machinery installations.
- ²⁸ Polar Code. Part II-A Chapter 1. Prevention of pollution by oil/International Code for Ships Operating in Polar Waters.
- ²⁹ Gunnarsson B. Op.cit. P. 64-67.
- ³⁰ Polar Code. Part II-A Chapter 2. Control of pollution by noxious liquid substances in bulk/ International Code for Ships Operating in Polar Waters.
- ³¹ Polar Code. Part II-A Chapter 4. Prevention of pollution by sewage from ships.
- ³² Polar Code. Part II-A, Chapter 5. Prevention of pollution by garbage from ships / International Code for Ships Operating in Polar Waters.
- ³³ Gunnarsson B. Op. cit. P. 54.
- ³⁴ Deggim H. Op.cit. P. 64, etc.
- ³⁵ United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary. Vol. IV. Ed.-in-Chief M.H. Nordquist. Dordrecht/Boston/London. 1990. P. 64.
- ³⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary. Vol. IV. P. 203.
- ³⁷ United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary. Vol. IV. P. 393.
- ³⁸ United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary. Vol. IV. P. 393.
- ³⁹ Gunnarsson B. Op. cit. P. 54.
- ⁴⁰ Conference Report. Anchorage, Alaska. November 6-7, 2013. Ed. Brigham L.W. P. 3.
- ⁴¹ Conference Report ... P. 5.
- ⁴² Gunnarsson B. Op.cit. P. 50.
- ⁴³ Ibid.
- ⁴⁴ Ibid. P. 45.